

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen, en application de l'article 88 du Règlement, des amendements restant en discussion sur le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (n° 631) 2

– Audition, en application de l'article 13 de la Constitution, de M. Laurent Hénart, président du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF), dont la reconduction est proposée par le Président de la République, et vote sur le projet de nomination (*M. Gérard Leseul, rapporteur*) 2

Mercredi 22 janvier 2025
Séance de 9 heures 15

Compte rendu n° 22

SESSION ORDINAIRE DE 2024-2025

**Présidence de
Mme Sandrine Le Feu,
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, en application de l'article 88 du Règlement, des amendements au projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (*Mme Danielle Brulebois et M. Vincent Thiébaud, rapporteurs*) (n° 631).

Le tableau ci-dessous récapitule le sens des avis émis par la commission sur les amendements :

N° Amdt	Place	Auteur	Groupe	Position du rapporteur
124	PREMIER	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
214	PREMIER	Gouvernement		Accepté
213	PREMIER	Gouvernement		Accepté
215	PREMIER	Gouvernement		Accepté
168	PREMIER	M. CHASSAIGNE André	GDR	Accepté
14	PREMIER	Mme FERRER Sylvie	LFI-NFP	Accepté
122	PREMIER	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
216	PREMIER	Gouvernement		Accepté
217	PREMIER	Gouvernement		Accepté
218	2	Gouvernement		Repoussé
197	2	Mme SAS Eva	EcoS	Accepté
236	2	M. SOTHER Thierry	SOC	Accepté
187	2	Mme FERRER Sylvie	LFI-NFP	Accepté
208	2	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
219	3	Gouvernement		Accepté
211	4	M. LABARONNE Daniel	EPR	Repoussé
105	4	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
191	4	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
17	4	M. CERNON Bérenger	LFI-NFP	Repoussé
192	4	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
193	4	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
108	4	Mme SAS Eva	EcoS	Accepté
194	4	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
120	4	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
212	7	M. LABARONNE Daniel	EPR	Accepté
165	7	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Repoussé
174	7	M. SITZENSTUHL Charles	EPR	Repoussé
195	9	Mme SAS Eva	EcoS	Repoussé
55	11	M. BOULOUX Mickaël	SOC	Accepté
221	12	Gouvernement		Accepté
167	ap 12	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Repoussé

176	ap 12	M. SITZENSTUHL Charles	EPR	Repoussé
210	ap 12	M. LABARONNE Daniel	EPR	Repoussé
166	ap 12	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Repoussé
175	ap 12	M. SITZENSTUHL Charles	EPR	Repoussé
177	14	M. SITZENSTUHL Charles	EPR	Repoussé
79	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
80	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
81	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
82	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
83	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
84	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
156	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
157	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
155	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
85	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
159	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
86	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
87	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
158	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
180	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
116	14	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
153	14	M. HUYGHE Sébastien	EPR	Repoussé
68	ap 17	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Repoussé
33	20	M. RENAULT Matthias	RN	Repoussé
222	20	Gouvernement		Accepté
172	20	M. SITZENSTUHL Charles	EPR	Repoussé
235	20	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
223	ap 22	Gouvernement		Accepté
237	23	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
69	23	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
70	23	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
71	23	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
34	24	M. RENAULT Matthias	RN	Repoussé
198	24	Mme REID ARBELOT Mereana	GDR	Repoussé
224	ap 24	Gouvernement		Accepté
94	25	Mme FERRER Sylvie	LFI-NFP	Repoussé
139	25	Mme OZENNE Julie	EcoS	Repoussé
241	25	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
48	26	M. HOUSSIN Timothée	RN	Repoussé
96	26	M. CERNON Bérenger	LFI-NFP	Repoussé
242	26	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
56	26	Mme MAGNIER Lise	HOR	Repoussé

240	26	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
243	26	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
58	26	M. BAZIN Thibault	DR	Repoussé
178	26	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Repoussé
59	26	M. BAZIN Thibault	DR	Repoussé
36	26	M. RENAULT Matthias	RN	Repoussé
44	26	Mme LEBEC Marie	EPR	Accepté
98	ap 26	Mme FERRER Sylvie	LFI-NFP	Repoussé
188	27	Mme OZENNE Julie	EcoS	Repoussé
189	27	Mme OZENNE Julie	EcoS	Repoussé
161	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
196	27	Mme OZENNE Julie	EcoS	Repoussé
25	27	Mme MAGNIER Lise	HOR	Repoussé
45	27	M. BAZIN Thibault	DR	Repoussé
160	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
173	27	M. SITZENSTUHL Charles	EPR	Repoussé
226	27	Gouvernement		Accepté
225	27	Gouvernement		Accepté
72	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
73	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
200	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
201	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
202	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
203	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
204	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
205	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
206	27	Mme LE HÉNANFF Anne	HOR	Repoussé
74	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
75	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
76	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
77	27	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
60	ap 27	M. BAZIN Thibault	DR	Repoussé
163	ap 27	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Repoussé
24	ap 27	Mme MAGNIER Lise	HOR	Accepté
181	ap 27	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Repoussé
182	28	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Accepté
114	28	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Accepté
110	28	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
227	28	Gouvernement		Accepté
65	28	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Accepté
66	28	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Accepté
112	30	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé

228	30	Gouvernement		Accepté
67	31	Mme BRULEBOIS Danielle	EPR	Accepté
119	31	M. PETIT Frédéric	Dem	Repoussé
209	31	Mme SAS Eva	EcoS	Repoussé
234	31	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
115	31	M. PETIT Frédéric	Dem	Repoussé
233	31	M. LESEUL Gérard	SOC	Repoussé
207	ap 31	Mme SAS Eva	EcoS	Repoussé
101	33	M. CERNON Bérenger	LFI-NFP	Repoussé
151	35	M. LESEUL Gérard	SOC	Accepté
229	36	Gouvernement		Accepté
230	37	Gouvernement		Accepté
78	39	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
117	41	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
118	41 bis	M. THIÉBAUT Vincent	HOR	Accepté
232	41 bis	Gouvernement		Accepté
140	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
141	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
146	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
142	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
143	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
147	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
148	42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
171	ap 42	M. GOSSELIN Philippe	DR	Accepté
31	ap 42	M. RENAULT Matthias	RN	Repoussé
42	ap 42	M. RENAULT Matthias	RN	Repoussé
43	ap 42	M. RENAULT Matthias	RN	Repoussé



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a ensuite auditionné, en application de l'article 13 de la Constitution, M. Laurent Hénart, président du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF), dont la reconduction est proposée par le président de la République, et procédé au vote sur le projet de nomination (*M. Gérard Leseul, rapporteur*).

Mme la présidente Sandrine Le Feur. En application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution et de la loi organique du 23 juillet 2010, nous entendons aujourd'hui M. Laurent Hénart, dont le président de la République propose la reconduction à la présidence du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF). À l'issue de votre premier mandat de cinq ans, un arrêté du 24 avril 2024 vous a reconduit comme simple membre du conseil d'administration mais vous exercez la présidence de l'établissement public à titre intérimaire depuis le 30 avril. Il est donc heureux que votre situation puisse être clarifiée et, certainement, confirmée.

Je rappelle que la présente audition est publique et sera suivie d'un vote par scrutin secret, effectué par appel nominal hors la présence de M. Hénart. Aucune délégation de vote ne sera possible. Le dépouillement du scrutin aura lieu à l'issue du vote, concomitamment à l'Assemblée et au Sénat, qui vous a entendu la semaine dernière.

En application de notre règlement, nous avons nommé un rapporteur sur cette proposition de nomination, M. Gérard Leseul, qui a rédigé un questionnaire dense auquel M. Hénart a apporté des réponses détaillées qui vous ont été communiquées.

Notre commission attache beaucoup d'importance au bon fonctionnement de VNF. Responsable de 6 700 kilomètres de réseau et de 40 000 hectares de domaine public, exploitant de plus de 4 000 ouvrages, VNF a un rôle de premier plan à jouer dans la transition écologique et l'adaptation au changement climatique. La bonne gestion de la ressource en eau, la prévention des inondations et la décarbonation des mobilités étant au cœur de nos travaux, les députés auront beaucoup de questions sur vos projets pour VNF. Il s'agit, dans un contexte budgétaire contraint, de maintenir l'établissement sur la trajectoire de ces dernières années, dont vous faites un bilan positif.

M. Laurent Hénart. Avant de dresser le bilan de mon mandat et de tracer des perspectives pour VNF, je rappellerai brièvement – l'article 13 s'applique ici de manière étonnante – que le pouvoir exécutif de VNF est confié non pas à la présidence de l'établissement mais à sa direction générale, à la tête de laquelle se trouve actuellement Mme Cécile Avezard. Autrement dit, le président de VNF est dans une situation analogue à celle du président d'un conseil de surveillance d'hôpital public. Je n'en suis pas moins motivé par cette mission passionnante, exercée à titre bénévole, afin de poursuivre le travail engagé et d'ouvrir de nouvelles perspectives pour les cinq années à venir.

Commençons donc par le bilan. La hausse du budget d'investissement de VNF a permis de rattraper un retard de plusieurs décennies en matière d'entretien et de mise à niveau du réseau. Les derniers grands investissements fluviaux – canalisation de la Moselle, équipements le long du Rhin – avaient, pour l'essentiel, été décidés et conduits par le général de Gaulle dans le cadre d'accords qui nous lient à la république fédérale d'Allemagne. Ils ont ensuite décliné jusqu'à atteindre seulement 170 millions d'euros avant ma nomination, en 2018. Dans le dernier exercice, le budget des investissements s'élève à un peu plus de 340 millions d'euros. Et ce montant ne correspond pas qu'à une inscription prévisionnelle : VNF réalise chaque année près de 96 % des projets d'investissement qui lui sont confiés.

Une large partie de ce budget finance la construction du canal Seine-Nord Europe, plus grand projet européen d'infrastructure de transport en cours, mais les crédits de régénération, qui permettent d'entretenir le réseau et les équipements existants, sont passés de 50 à 200 millions d'euros. Tous les moyens sont donc en augmentation. Lors de ma précédente audition, il y a cinq ans, je n'avais pris qu'un seul engagement : ne pas être le président de la « dénavigation » – un mot alors à la mode, dans le sillage des rapports Duron qui préconisaient d'arrêter la navigation sur certains canaux. C'est à cet objectif que je me suis employé avec Thierry Guimbaud, à qui je veux rendre hommage, puis Cécile Avezard qui lui a succédé.

Ensuite, l'établissement s'est impliqué sans réserve dans les politiques de l'État en matière économique et écologique afin d'appliquer pleinement les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) concernant le transport fluvial et la gestion de la ressource en eau. À cet égard, VNF et sa tutelle ont signé un contrat d'objectifs et de performance (COP) que l'établissement respecte à l'euro près, en fonctionnement comme en investissement.

Nous avons établi de nouvelles priorités écologiques, notamment le report modal et le verdissement de plusieurs flottes – fret, tourisme fluvial, plaisance – impliquant des opérateurs de toutes tailles à la diversité desquels les politiques de soutien doivent répondre par une souplesse suffisante. Autres chantiers : les eaux grises, la qualité de l'eau et, depuis deux ans, la gestion de la ressource en eau, qu'il s'agisse d'atténuer le risque d'inondations en période de fortes pluies ou de garantir l'étiage en période de sécheresse. C'est ainsi que nous nous sommes rapprochés des acteurs de la Gemapi, la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations : le bloc communal, naturellement, mais aussi les agences de l'eau, avec lesquelles nous avons signé en 2023 un accord-cadre.

La transition énergétique nous mobilise à deux titres. Tout d'abord, VNF détient une réserve foncière inutilisée qui pourrait permettre de produire des énergies renouvelables. Ensuite, nous travaillons en lien étroit avec des producteurs d'énergie : EDF, bien sûr, dont bon nombre des centrales nucléaires ponctionnent de l'eau dans notre réseau, mais aussi le secteur de l'hydrogène vert.

J'en viens aux perspectives. Le fret fluvial, tout d'abord : il faut transformer l'essai. Si ce secteur stagne, c'est parce que la plupart des axes du réseau à grand gabarit que nous gérons – par exemple la Moselle, le Rhône ou encore la Seine – finissent en cul-de-sac. Pour acheminer des conteneurs de la mer du Nord à la Méditerranée – au long de l'euro-corridor défendu par la Commission –, le report modal est tôt ou tard inévitable, vers le rail ou la route. Dès lors, VNF devra moderniser la gestion des ports, qu'il faudra confier à des opérateurs associant les collectivités locales et les acteurs économiques, à commencer par ceux du fret ferroviaire et routier. En clair, pour rattraper notre retard, il faut valoriser le fret en régénérant le réseau – ce qui suppose d'intensifier encore les investissements.

La deuxième priorité est écologique : VNF produit déjà plus d'énergie que son réseau n'en consomme mais nous pouvons aller encore plus loin, en produisant de l'énergie à partir de l'eau ou, j'y reviens, en installant des panneaux solaires sur le foncier inutilisé.

Enfin, VNF n'est pas associé à la Gemapi et le législateur devra lever cet obstacle, car les élus locaux peinent parfois à comprendre que les cours d'eau ne soient pas envisagés comme un tout. En effet, nous ne finançons que les aménagements de portions navigables ; les aménagements sans lien direct avec la navigabilité sont donc relégués au second plan alors qu'ils contribuent souvent à prévenir les inondations et à préserver la biodiversité.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Après le Sénat le 15 janvier, c'est à l'Assemblée qu'il revient de se prononcer sur la proposition du président de la République de reconduire M. Laurent Hénart à la présidence du conseil d'administration de VNF. Pour mieux cerner les missions et les perspectives de VNF et recueillir des avis sur cette candidature, j'ai auditionné une série d'intervenants, notamment Mme Cécile Avezard, les représentants des organisations syndicales et des acteurs économiques du secteur fluvial.

Vous avez axé votre premier mandat sur la transformation de l'établissement et vous avez su mener un dialogue social exigeant que vos interlocuteurs saluent, même si les attentes restent fortes. Eu égard à votre parcours politique d'élu local nancéen et d'ancien président du Parti radical, certains voudront sans doute s'assurer que votre nomination ne saurait servir une quelconque ambition politique.

La structure de VNF fait apparaître trois grands enjeux : moderniser les infrastructures fluviales, dont l'état dégradé compromet parfois la navigabilité et les services rendus aux territoires ; ancrer l'établissement au cœur de la transition écologique, grâce à la massification du transport de fret et à la gestion durable de la ressource en eau ; et consolider

ses moyens financiers et humains en augmentant le soutien de l'État et en diversifiant les sources de financement.

Pour éclairer notre décision et apprécier concrètement votre vision pour VNF, je vous poserai quatre questions. Comment mobiliserez-vous davantage les ressources de VNF afin de moderniser le réseau tout en répondant aux impératifs écologiques et économiques ? Quelle stratégie proposez-vous pour renforcer la place du transport fluvial, dans la perspective de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe ? Quelles mesures concrètes prendrez-vous en matière de formation, de dialogue social et de conditions de travail pour accompagner les agents de VNF dans les transformations en cours ? Comment associerez-vous les collectivités, les entreprises, les syndicats et les usagers à une gouvernance plus participative et efficace ?

Enfin, en tant qu' élu des magnifiques boucles de la Seine normande, je ne résiste pas à l'évocation du potentiel de cette voie d'eau, qui finit certes en cul-de-sac mais qui détermine depuis longtemps la vie économique et industrielle des territoires riverains. Parce qu'il faut décarboner les transports, le fleuve est un atout à valoriser. Si une célèbre pâte à tartiner fabriquée dans ma circonscription est acheminée par barge jusqu'à Paris, c'est au prix d'efforts considérables de l'entreprise, le fret fluvial étant souvent plus onéreux que la route. Comment VNF et la puissance publique encourageront-ils ce mode de transport ?

M. Laurent Hénart. VNF ne peut pas dépendre de la seule dotation de l'État et doit continuer de diversifier ses ressources pour améliorer sa capacité d'investissement et d'autofinancement en mobilisant d'autres acteurs, en particulier l'Union européenne et les collectivités territoriales. Jusqu'à récemment, l'Union européenne ne connaissait VNF que pour le canal Seine-Nord Europe mais ses crédits financent désormais d'autres opérations importantes et pourraient contribuer à des programmes tels que le verdissement de la flotte, le report modal et la modernisation des ports. L'aide des collectivités territoriales s'inscrit, elle, dans le cadre de contrats de territoire qui consistent à identifier les projets prioritaires sur le plan local avant de décider d'y investir conjointement.

Parallèlement, VNF a entrepris de dynamiser ses recettes propres, à commencer par celles de son domaine public. Nous révisons notamment les conventions d'occupation, parfois trop anciennes pour être encore adaptées aux enjeux contemporains, afin d'optimiser les ressources domaniales de l'établissement. Autre ressource importante : la redevance hydraulique, assise sur un droit à prélever ou à reverser de l'eau dans le réseau. À mesure que l'eau se raréfie, nous ferons, avec le concours du gouvernement et du Parlement, évoluer son montant et son assiette dans le respect des objectifs énergétiques publics, sachant qu'EDF est le premier contributeur du fait de ses centrales nucléaires ; il faudra aussi en rééquilibrer la répartition parmi les collectivités, car elle est encore imputable pour 90 % à une poignée seulement de services d'eau et d'assainissement.

En revanche, l'augmentation des coûts de péage est moins souhaitable : non seulement le réseau est utilisé par de nombreux opérateurs de très petite taille mais nous avons choisi de proposer des tarifs incitatifs. La modulation des péages selon un système de bonus-malus – la décote est de 50 % pour les bateaux à moteur électrique et de 25 % pour les moteurs hybrides, par exemple – renforce la compétitivité du transport fluvial tout en respectant les réalités locales.

C'est à partir des années 1970 que le fret fluvial a décroché, sous l'effet conjugué de la généralisation du transport par conteneurs – que seul le réseau à grand gabarit peut accueillir – et du recul de deux grandes industries, le charbon et l'acier, dont les pondéreux étaient en grande partie acheminés par les voies fluviales. Restons optimistes : sur les axes à grand gabarit, le transport fluvial se défend bien : 33 % de parts de marché sur le Rhin, près de 20 % sur la Seine et la Moselle – mais 10 % seulement, il est vrai, sur l'axe Rhône-Saône.

La priorité est de moderniser l'offre portuaire et logistique en ouvrant la gouvernance aux collectivités – en particulier les régions – et aux opérateurs de fret, notamment ferroviaire. L'État doit lui aussi valoriser – par des investissements et des mesures fiscales – le report modal, surtout vers le train, pour relier entre eux les principaux axes à grand gabarit.

Le dialogue social s'exerce dans les comités sociaux d'administration (CSA) et les comités sociaux territoriaux. Pour ma part, je reçois régulièrement les organisations syndicales et je m'assure que leur voix est entendue au conseil d'administration. Le pacte social de l'établissement prévoit la formation continue ainsi que la garantie de revenu et de formation en cas d'évolution professionnelle ou technologique – en lien, par exemple, avec l'automatisation des ouvrages du fait du fibrage du réseau. Le dispositif « Un agent, un parcours, un accompagnement » permet un suivi personnalisé du parcours de chaque agent et, le cas échéant, l'allocation de crédits de formation, tandis que la direction des ressources humaines accompagne les agents dont le métier évolue.

S'agissant de la gouvernance, enfin, je préconise – c'est un point de vue personnel qui n'engage ni l'établissement ni l'autorité de tutelle – de dissocier le directoire du conseil de surveillance, où siègeraient non seulement des représentants du personnel et des acteurs économiques et associatifs, mais aussi des élus locaux, afin d'incarner le lien de VNF avec les territoires. Ce lien passe également par les contrats conclus avec les régions : trois ont déjà été signés, un autre est en cours de négociation et, à terme, je souhaite que toutes les régions dans lesquelles VNF gère un domaine fluvial soient concernées.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux orateurs des groupes.

M. Julien Guibert (RN). Dans la Nièvre, le « vert pays des eaux vives », le réseau fluvial est essentiel à l'activité économique, au développement social et à la biodiversité. Or l'entretien insuffisant des équipements porte préjudice à différents secteurs, notamment le tourisme fluvestre. VNF ne doit pas limiter la modernisation du réseau aux axes à grand gabarit – les canaux de moindre taille peuvent eux aussi accueillir le transport de matières premières agricoles, céréales et grumes, par exemple – et doit garantir la sécurité et l'efficacité du réseau en tenant compte des spécificités locales.

Le Rassemblement national ne soutiendra la reconduction de M. Hénart qu'à la condition qu'il s'engage à adapter la stratégie de développement du réseau aux besoins des territoires et à travailler avec des élus de tous bords politiques.

M. Laurent Hénart. Rassurez-vous : en tant que président d'un établissement public, je ne refuse jamais de rencontrer les élus locaux, quels qu'ils soient. Au reste, je ne m'enquiers pas de leur étiquette politique : je ne m'attache qu'à leurs projets. Je m'engage à ce que VNF soit à leur écoute et nous sollicitons souvent leurs points de vue.

Les contrats de territoire permettent précisément une approche différenciée. Le contrat avec votre région de Bourgogne-Franche-Comté n'est hélas pas encore signé mais celui que nous avons conclu avec la région Grand Est a permis de lancer des projets prioritaires de remise à niveau de canaux à petit gabarit. Or ce n'est pas depuis Paris mais par le partenariat avec les collectivités territoriales qu'on parvient à privilégier les usages adéquats : le transport de fret lié à deux industriels locaux sur le canal des Vosges, par exemple, ou encore, dans les Ardennes, la rénovation d'infrastructures délaissées comme les maisons éclusières pour favoriser la randonnée à pied ou à vélo.

Mme Danielle Brulebois (EPR). Les réponses approfondies que vous avez apportées au questionnaire du rapporteur démontrent votre connaissance fine et passionnée des voies navigables de France – un domaine que vous avez suivi de près depuis plus de vingt

ans, comme député puis comme artisan du Grenelle de l'environnement. Votre action déterminée, que j'ai constatée en rapportant les crédits budgétaires relatifs aux transports terrestres et fluviaux, a permis de porter les investissements fluviaux à plus de 340 millions, de signer un COP avec l'État, et d'entreprendre la modernisation du réseau fluvial et de ses ouvrages, y compris pour l'adapter aux changements climatiques. Vous avez su instaurer un dialogue social responsable et constructif, et travailler en lien étroit avec les collectivités locales.

Envisagez-vous d'investir dans la remise à niveau du canal du Rhône au Rhin, qui traverse mon département du Jura et qui se trouve idéalement situé sur l'axe Rotterdam-Marseille ?

VNF a apporté une contribution essentielle à la réussite éblouissante des Jeux olympiques sur la Seine. C'est grâce à ses compétences uniques mêlant tradition et innovation que la France peut prétendre devenir un carrefour fluvial européen. C'est pourquoi le groupe Ensemble pour la République votera en faveur de votre reconduction à la tête de son conseil d'administration.

M. Laurent Hénart. Je vous remercie pour ces compliments qui s'adressent en réalité aux équipes de VNF. Elles ont montré qu'elles pouvaient concrétiser les investissements prévus, mériter la signature du COP, s'adapter aux politiques locales. L'unité « Seine » s'est pleinement mobilisée pour garantir le bon déroulement de la cérémonie d'ouverture et des épreuves olympiques qui ont eu lieu sur la Seine.

Le canal du Rhône au Rhin doit être valorisé, qu'il s'agisse de plaisance ou de fret ciblé. Il traverse deux régions : Grand Est, où les investissements à cet effet sont déjà inscrits dans le contrat de territoire, et Bourgogne-Franche-Comté, où je souhaite qu'il figure parmi les priorités du contrat en cours d'élaboration.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). La parole du promoteur national de la navigation fluviale que vous êtes est d'autant plus écoutée que les enjeux écologiques et la nécessaire transition des mobilités deviennent une préoccupation majeure.

Si le transport de marchandises par voie fluviale est plus écologique que le fret routier, les moteurs des bateaux doivent néanmoins respecter les normes et réglementations européennes. Quels sont les contrôles prévus en la matière ? Quels moyens VNF peut-il utiliser pour verdir la flotte de bateaux ?

Les associations environnementales sont vent debout contre de grands projets inutiles tels que Haropa Port, établissement public d'État réunissant les ports du Havre, de Rouen et de Paris, ou le canal Seine-Nord Europe, qui non seulement n'empêchent pas le fret routier de continuer à se développer mais détruisent une biodiversité très riche. Ainsi, le projet de mise en grand gabarit de la Seine s'attaque à une partie du fleuve située dans la Bassée-Montois, dont même VNF souligne la richesse écologique, tout cela pour satisfaire un industriel sucrier local qui pourrait utiliser le transport ferroviaire, accessible à proximité de son site !

Avant de construire de nouvelles autoroutes fluviales, ne faudrait-il pas envisager de réduire le transport routier et de mieux utiliser le ferroviaire ? VNF ne devrait-il pas, en tant qu'organisme national expert du fluvial, être l'un des principaux acteurs de la sauvegarde des écosystèmes et exercer sur ces grands projets inutiles une pression systématique en exigeant des évaluations environnementales poussées et la prise en compte de leurs résultats ?

M. Laurent Hénart. En ce qu'il exerce, avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), la compétence en matière de

police de l'eau, VNF veille au respect des règles – qui sont, en la matière, européennes – s'appliquant aux bateaux, à leur navigabilité et à leur système de motorisation. Souhaitant aller un peu plus loin, nous avons élaboré des outils afin d'anticiper la réalisation des objectifs fixés au niveau européen, à savoir, pour le transport fluvial, une diminution de 35 % des émissions de gaz à effet de serre en 2035 pour atteindre le zéro carbone en 2050.

Ces outils sont au nombre de deux. Premièrement, nous avons mis sur pied un plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (Pami), essentiellement consacré au verdissement de la flotte fluviale. Sa durée de vie étant plus longue que celles de la flotte routière et de la flotte maritime, nous devons non seulement imaginer le bateau de demain – un bateau démonstrateur fonctionnant entièrement grâce à des énergies renouvelables, le *Zulu*, va d'ailleurs naviguer sur la Seine –, mais aussi nous attaquer au stock des bateaux actuels. C'est pourquoi le Pami a mis au premier rang de ses priorités la transformation des moteurs thermiques en moteurs électriques ou, demain, à hydrogène. Il s'agit de travailler au cas par cas, en adaptant le dispositif d'aide et le calendrier au cadre d'investissement de l'opérateur. VNF fait d'ailleurs office, dans ce domaine, de guichet unique : nous centralisons l'ensemble des aides – celles de VNF, de l'État, de l'Agence de la transition écologique (Ademe) et les aides régionales – pour lesquelles une seule démarche administrative suffit.

Par ailleurs, je l'ai dit, nous souhaitons accentuer la modulation des péages afin de prendre en compte le caractère exemplaire des véhicules empruntant nos axes.

S'agissant des grands travaux, nous respectons strictement et intégralement l'ensemble des procédures environnementales prescrites par la loi nationale et les textes européens – la directrice générale et moi-même sommes à votre disposition si vous souhaitez venir le vérifier sur place. Nombre de nos investissements concernent des passes à poissons ou la renaturation des berges, par exemple, car nous voulons que le réseau respecte mieux la biodiversité. Nous avons beaucoup progressé dans ce domaine ces dernières années, et nous voulons poursuivre dans cette voie ; c'est une des priorités du projet de l'établissement et de la formation des personnels.

On peut, et il faut, réglementer et développer les systèmes de bonus-malus. Mais une offre alternative est nécessaire ; du reste, l'offre fluviale et l'offre ferroviaire sont complémentaires. De fait, certains axes ferroviaires sont déjà très sollicités. C'est le cas, par exemple, de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan. Dès lors, il est pertinent d'utiliser davantage la Moselle et surtout l'axe Saône-Rhône, qui n'ont respectivement que 20 % et 8 % à 10 % de parts de marché. Et nous serons certainement encore plus efficaces le jour où nous parviendrons à les relier.

La France est dans une situation paradoxale pour les affréteurs et les transporteurs : elle a le plus grand réseau fluvial d'Europe – 8 000 kilomètres, dont 6 700 gérés par VNF – mais ce ne sont que des culs-de-sac. Si on ne relie pas la Seine à l'Escaut, voire la Moselle à la Saône ou à la Seine, nous ne pourrions pas proposer, avec le fer, une véritable solution alternative verte face au transport routier. C'est dans cet esprit que nous travaillons, avec la volonté de favoriser le report modal, qui est l'enjeu de notre réseau dans les cinq années qui viennent.

M. Fabrice Roussel (SOC). Le groupe Socialistes et apparentés tient à saluer votre engagement à la tête de VNF depuis 2019.

Dans le contexte d'accélération du changement climatique, il est plus que nécessaire de continuer à développer nos voies navigables et à décarboner notre quotidien.

La ressource en eau ne sera pas toujours suffisante pour remplir les barrages réservoirs et garantir le niveau d'eau nécessaire à la navigation des canaux. Quel est votre avis

sur le plan d'action du gouvernement pour une gestion résiliente et concertée, qui vise à réduire les volumes d'eau prélevés de 10 % à l'horizon 2030 ? Comment votre plan de sobriété concourra-t-il à cet objectif ?

J'émetts quelques réserves quant aux moyens de financer vos investissements. Vous avez en effet exprimé votre volonté de déplaçonner la redevance hydraulique. Jusqu'où souhaitez-vous aller en la matière ? Comment comptez-vous renforcer la robustesse de votre modèle économique, sachant que vous devez déjà réparer les dégradations provoquées par la répétition d'incidents sur certains ouvrages, vous prémunir contre le risque d'incident lié à l'exploitation d'une cinquantaine de barrages manuels et faire face aux nouvelles dettes vertes et grises ?

En ce qui concerne les contrats de territoire, vous vous appuyez sur six exemples, dont vous dressez un bilan quantitatif. Qu'en est-il au plan qualitatif ? Comment ces contrats peuvent-ils se développer ?

Enfin, pas une fois, dans vos réponses au questionnaire, vous n'avez évoqué la Loire. Quelle est votre stratégie pour ce fleuve, notamment au regard de la métropole de Nantes où, depuis l'échec de FlexiLoire, aucun projet n'a vu le jour ? L'optimisation de la logistique urbaine est pourtant un enjeu majeur pour cette ville, où l'on dénombre 300 000 mouvements de marchandises par semaine, dont 20 % au cœur de l'agglomération.

M. Laurent Hénart. En 2022, le réseau n'a pas été tant affecté que cela par la sécheresse ; celle-ci nous a conduits à imposer une restriction partielle de la navigation – les étiages empêchant certains bateaux de passer – sur 16 % du réseau et la fermeture totale, mais temporaire – pendant le pic estival de juillet et août –, de 8 % du réseau.

Pour l'instant, nous assurons une bonne gestion de la ressource. En effet, le retard des investissements de l'établissement affecte également la cinquantaine de retenues d'eau que compte le réseau qui, faute de travaux d'entretien et de modernisation, ne sont utilisées qu'à 60 %, voire 50 % de leur capacité. Dans le cadre du fonds Barnier, nous souhaitons donc avant tout remettre ces retenues d'eau à niveau, d'une part, pour accroître leur capacité en cas de fortes pluies, voire d'inondations, d'autre part, pour gérer les menaces sur l'étiage pendant les périodes de sécheresse, et ce au bénéfice notamment de ceux qui pompent sur le réseau de VNF, à savoir les agriculteurs, certaines industries – EDF ou le secteur de la chimie, par exemple – ou des villes comme Meaux, dont l'alimentation en eau est assurée à hauteur de 40 % par des ponctions sur notre réseau.

Après les premières livraisons du chantier du canal des Vosges, la capacité de sa principale retenue d'eau a augmenté de 60 %, grâce à la remise à niveau des ouvrages et au réaménagement des berges. En outre, comme la structure existe déjà, ces travaux ne provoquent pas l'installation de zones à défendre (ZAD) ; les choses se passent de manière apaisée avec les acteurs locaux.

Merci de m'offrir l'occasion de rappeler que je n'ai pas parlé d'un déplaçonnement de la redevance hydraulique. J'ai simplement indiqué que le nouveau plafond nous convenait ; du reste, grâce à son application efficace par les services de VNF, les recettes sont supérieures à celles qui avaient été prévues, notamment par Bercy. En revanche, j'estime qu'il est possible d'aller plus loin, à condition toutefois de modifier les règles, notamment l'assiette de la redevance, faute de quoi nous allons nous heurter à deux réalités : le parc nucléaire français est le premier contributeur et les mêmes huit territoires qui contribuent à hauteur de 90 % au rendement des syndicats d'eau et d'assainissement continueront de payer. Ce n'est pas acceptable.

J'espère avoir été clair : le président de VNF n'a pas annoncé le déplaçonnement de la redevance.

Les contrats de territoire, qui ont paradoxalement pour vertu de privilégier le petit gabarit plutôt que le grand, permettent un rééquilibrage des investissements. Grâce au maillage fin des collectivités, beaucoup de projets visent à mettre en valeur les paysages et les territoires et à développer les activités touristiques. Ils permettent également de beaucoup mieux cibler les projets environnementaux et de préservation de la biodiversité. Ainsi, on expérimente actuellement, dans les Hauts-de-France, une renaturation des berges des canaux en s'inspirant de ce qui se fait en Allemagne. Ce projet a été autant porté par la région et les collectivités locales que par VNF, car les habitants souhaitent ce type d'évolution.

Quel est le bilan des contrats de territoire ? Premièrement, les investissements sont réalisés dans les délais, notamment parce qu'en tant que financeurs, les collectivités y veillent. Deuxièmement, ils nous permettent de développer le fret régional, que nous aurions du mal à trouver sans les collectivités, ainsi que la valorisation touristique et les mesures environnementales. C'est pourquoi je souhaiterais conclure des contrats de territoire dans toutes les régions où se trouve le domaine de VNF ; c'est, pour l'établissement, la manière la plus intelligente de le gérer.

La Loire est un fleuve magnifique mais son lit est capricieux, de sorte qu'elle présente des enjeux techniques qui lui sont propres. Cela dit, vous avez raison : elle n'est pas suffisamment valorisée. Il est d'autant plus regrettable que l'abandon du dernier projet n'ait pas été suivi d'une nouvelle ébauche que de nombreuses grandes villes sont implantées le long de la Loire – Nantes n'est pas la moindre. Les enjeux sont importants, que ce soit en matière d'aménagement du territoire ou d'écologie.

Le seul engagement que je puisse prendre devant vous, c'est celui de démarcher les collectivités situées le long de cet axe en vue d'organiser une réunion prospective à laquelle seront conviés les parlementaires intéressés par la question. Nous pourrions au moins aboutir à un conventionnement portant sur une étude diagnostique et à une proposition de programmation après avoir défini une stratégie commune. Je regrette, comme vous, que cet axe ne soit pas davantage valorisé. Que ce soit dans le domaine paysager, touristique ou écologique, on peut faire de très belles choses, au-delà de l'économie urbaine et de l'articulation avec le port de Saint-Nazaire.

À ce propos, le fluvial doit être mieux traité dans les ports. Souvent, pour le chargement ou le déchargement des marchandises, la connexion au terminal est d'abord routière, puis ferroviaire ; la connexion fluviale arrive très loin derrière. L'État pourrait favoriser concrètement l'intermodalité en exigeant que les connexions fluviale et ferroviaire soient privilégiées dans le cadre des investissements réalisés dans les grands ports. Je le précise car je sais que c'est un des obstacles qui avaient été cités à propos de la valorisation fluviale en lien avec le port de Saint-Nazaire.

M. Jean-Pierre Taite (DR). Plus de la moitié des départements ont été touchés par les inondations dramatiques survenues ces deux dernières années, dont le bilan humain et matériel est lourd. Or la voie d'eau peut contribuer à réguler les crues, du moins à réduire les dégâts qu'elles provoquent. Dans mon département, la Loire, le Gier et le Forez ont subi d'importantes inondations en octobre dernier.

La réfection ou le rehaussement de berges ou de digues relèvent de la compétence Gemapi, confiée aux collectivités territoriales, tandis que la compétence en matière de gestion des barrages, des écluses et de l'exploitation des voies revient à VNF. Le développement de synergies permettrait donc de favoriser l'adaptation des territoires face au changement

climatique. Estimez-vous que ce travail conjoint s'effectue dans les meilleures conditions ? Serait-il possible d'étendre les compétences de VNF à la prévention des inondations ?

Depuis un décret de 2023, l'établissement ne dispose plus de commissions territoriales des voies navigables. Un décloisonnement du champ d'intervention de VNF pourrait-il faire évoluer la gouvernance de l'établissement pour la rapprocher davantage des territoires ?

Enfin, le groupe DR soutient qu'une meilleure gestion des organismes et agences de l'État s'impose, dans un contexte financier tendu. Existe-t-il, à Voies navigables de France, des potentialités à développer – numérisation, utilisation de l'intelligence artificielle, modernisation des infrastructures – qui permettraient de rationaliser l'activité, donc de faire des économies budgétaires ? Certains métiers pourraient-ils évoluer de manière à permettre une modulation de l'affectation des personnels ? Imaginez-vous de nouveaux types de financement ? L'excès de normes nuit-il à l'efficacité de VNF ?

En conclusion, le groupe Droite républicaine est favorable à votre reconduction dans les fonctions de président de VNF.

M. Laurent Hénart. La compétence en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations sera une question centrale au cours des cinq prochaines années. Il ne s'agit pas de contester l'attribution de cette compétence aux intercommunalités, mais nous estimons que l'établissement a toute sa place parmi les acteurs de la Gemapi. De fait, nous sommes très gênés lorsque, sur un cours d'eau, parfois sur un tronçon de 10 kilomètres, nous ne réalisons que la moitié des investissements, ceux qui sont liés à la navigabilité, l'autre moitié étant abandonnée ou reportée. L'intelligence commande de traiter un cours d'eau comme l'ensemble cohérent qu'il est dans les faits. C'est pourquoi VNF doit participer au tour de table de la Gemapi.

Nous sommes conscients qu'une intervention législative est nécessaire pour étendre les missions qui nous incombent actuellement. Quelles sont ces missions ? Tout d'abord, nous nous mettons à la disposition des collectivités lorsque survient une urgence liée à la Gemapi. Ainsi, à la suite des crues du Pas-de-Calais, nous avons identifié 75 millions d'euros de travaux sur le réseau, parmi lesquels 16 millions n'ont rien à voir avec la navigabilité. Nous les avons néanmoins programmés dans le cadre d'un accord conclu avec l'État. Surtout, nous avons examiné la manière dont une action rapide sur le réseau pouvait améliorer la situation – le Pas-de-Calais étant un cas particulier puisque 90 % de son réseau d'eau relèvent de VNF.

Ce diagnostic ou ce programme d'action partagé nous conduit parfois à procéder à un transfert de la domanialité de certains ouvrages afin que l'autorité Gemapi puisse assurer pleinement, par exemple, la gestion d'une digue peu utile à la navigation. Ces transferts sont toutefois limités, car beaucoup d'ouvrages ont une finalité mixte ; or nous ne pouvons pas nous défaire de ceux qui sont nécessaires à la navigation.

Comment pourrions-nous aller plus loin sans attendre un changement de statut ? Premièrement, l'accord-cadre conclu en 2023 avec les agences de l'eau pourrait être mis à la disposition de la conduite de la politique des collectivités Gemapi. Deuxièmement, un tour de table avec l'État et les collectivités est nécessaire. C'est pourquoi je souhaite que les contrats de territoire régionaux prennent la forme d'accords-cadres qui comporteraient divers axes de travail auxquels seraient associées les collectivités concernées : bloc communal et, éventuellement, département. Cela permettrait d'améliorer la coordination Gemapi de l'établissement, sachant que, légalement, celui-ci n'est pas un opérateur Gemapi. C'est, je le

redis, un contresens. Nous devons donc travailler avec vous à une évaluation de la situation et à des propositions d'adaptation.

Depuis que je suis président de VNF, les effectifs, qui avaient commencé de diminuer avant ma nomination, ont été réduits de près de 500 ETP. L'établissement ne refuse donc pas de consentir des efforts pour contribuer au rééquilibrage des finances publiques. Toutefois, avant de libérer des postes, il faut avoir réalisé des progrès technologiques. Aujourd'hui encore, beaucoup d'écluses sont manipulées à la main. Il est évident que l'automatisation et l'informatisation de ces ouvrages amélioreraient les conditions de travail des agents et permettraient de redéployer les effectifs en limitant le nombre de postes affectés à leur fonctionnement.

À ce propos, j'appelle votre attention sur la tendance qu'a parfois Bercy à réaliser l'économie avant l'investissement qui la permet. Or lorsqu'on nous demande de libérer des postes dans de telles conditions, les conséquences sont dramatiques. Ainsi, l'été, lorsque les agents exercent légitimement leur droit à congé, nous sommes parfois obligés de limiter la navigation pour éviter tout risque pour la sécurité, faute d'effectifs suffisants. Nous avons, avec le précédent directeur général, remédié à cette situation en proposant avec l'État des CDD de trois ans, qui permettent à leurs titulaires de se préparer à intégrer l'établissement de manière permanente. En tout état de cause, je souhaite que les économies réalisées sur le fonctionnement et les effectifs soient bien le résultat de gains de productivité et de progrès techniques, et non de coupes aveugles. On ne peut pas mettre à mal le niveau de service dans des périodes où des sécheresses ou des inondations peuvent survenir.

Pour la période 2024-2026, le COP prévoit un gel des emplois – auquel je demande au Parlement de bien vouloir être vigilant... – en même temps que la programmation de nombreux investissements dans l'automatisation et la numérisation des réseaux, de sorte que nous pourrions, à l'issue de cette période, reprendre la révision des effectifs.

Mme Julie Ozenne (EcoS). Voies navigables de France remplit trois grandes missions de service public : promouvoir la logistique fluviale, concourir à l'aménagement du territoire et assurer la gestion globale de l'eau.

L'apport écologique du transport fluvial est incontestable puisqu'une barge de taille moyenne peut transporter l'équivalent de 110 camions. Or, si la France possède le plus grand réseau fluvial d'Europe, moins de 3 % des tonnes-kilomètres sont transportées par cette voie, contre 7 % en moyenne en Europe, 12 % en Belgique et 43 % aux Pays-Bas. Je présume qu'un tel retard s'explique en partie par la modestie des ambitions du gouvernement, qui se contente de cibler pour 2026 une augmentation de la part modale de seulement 2,3 %.

Ce manque d'ambition est du reste confirmé par la stabilité des crédits alloués à VNF pour 2025 alors que 30 % des ouvrages sont fortement dégradés. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) estimait en 2018 qu'il faudrait investir 245 millions d'euros par an pendant dix ans pour régénérer le réseau. Qu'en est-il ?

Il faut, certes, développer le fluvial, mais pas en fonçant tête baissée. Comment comptez-vous rendre le déploiement du transport fluvial compatible avec les objectifs de restauration de la continuité écologique des cours d'eau et de préservation de la biodiversité aquatique ?

Il est impératif d'anticiper les effets du développement de cette activité sur l'ensemble de l'écosystème des acteurs ; je m'inquiète notamment pour les petits bateliers, qui pourraient voir leur profession disparaître du fait de l'accroissement de la concurrence des gros transporteurs européens. Quelle place comptez-vous leur faire ?

Enfin, nous transportons actuellement la moitié de ce qui était transporté dans les années 1980, alors que le réseau est identique. Nous pourrions donc doubler le transport de marchandises par voie fluviale sans construire d'infrastructures supplémentaires. À ce propos, quelle est votre position sur le chantier réalisé par Haropa Port à Vigneux-sur-Seine, dans l'Essonne, qui détruit l'un des derniers paysages naturels des rives de Seine en Île-de-France ?

M. Laurent Hénart. J'ai évoqué, dans mon propos liminaire, l'évolution du transport fluvial depuis les années 1970. On ne reviendra pas sur la conteneurisation du fret, à laquelle le petit gabarit n'est pas adapté ; de même, la disparition de certaines industries qui se sont développées en même temps que le réseau Freycinet, notamment les mines et la sidérurgie, est irréversible. Il nous faut donc faire preuve d'imagination, mais il existe une réserve de fret sur le réseau fluvial.

Nous sommes favorables à la modernisation de l'offre portuaire, qui doit s'inscrire dans une logique d'axe. Prenez le port maritime de Rotterdam : son hinterland s'étend sur 80 kilomètres et ses contrats de partenariat couvrent 150 kilomètres en amont. De ce point de vue, Haropa est un succès : un seul opérateur gère Le Havre, Rouen et Paris et coordonne l'ensemble des acteurs tout au long de l'axe Seine. Ce projet s'accompagne d'investissements tels que celui que vous avez mentionné. En l'espèce, VNF s'est efforcé d'apporter toute son expertise en matière de respect de l'environnement et de la biodiversité, laquelle est, en partie, c'est vrai, sinon malmenée, du moins désorganisée par un chantier de cette ampleur. Mais si nous voulons que le fret fluvial double ses parts de marché pour atteindre 7 % à 8 %, il faut développer le grand gabarit. Nous avons donc besoin de moderniser l'axe Seine, qui doit être connecté au dispositif Escaut, lui-même connecté à l'axe Rhin-Danube, pour acquérir une dimension européenne. Et, un jour ou l'autre, nous aurons également besoin d'une continuité fluviale à grand gabarit sur un axe comme celui de Saône-Rhône notamment.

En attendant, je n'y reviens pas, le transfert modal est le prochain grand chantier. C'est pourquoi VNF modernise ses ports – en ouvrant leur gestion grâce à des sociétés d'économie mixte auxquelles peuvent participer, outre les opérateurs économiques, les collectivités locales – et, surtout, développe une logique de ports d'axe. Ainsi, le long de la Moselle, les onze ports qui s'égrènent entre Neuves-Maisons et Luxembourg doivent s'inscrire dans une stratégie portuaire commune ; nous souhaitons même créer un opérateur de gestion commun.

Quant à la régénération du réseau, un investissement annuel minimal de 250 millions d'euros nous semble effectivement nécessaire. Je rappelle qu'avant la LOM et le plan de relance, l'établissement parvenait à y consacrer 50 millions, pris sur les crédits alloués par l'État. Comme ces crédits ont, depuis, plus que doublé, cet investissement s'élève désormais à près de 200 millions ; il nous en manque donc encore au moins 50.

C'est l'objet de nos discussions avec l'État. Nous souhaitons que celui-ci suive l'éventuelle évolution de la charge financière du projet Seine-Escaut – liée, pour ce qui concerne la maîtrise d'ouvrage de VNF, à la mise à gabarit européen de l'Oise (Mageo) – afin qu'elle n'affecte pas les crédits de régénération du réseau, et qu'il nous octroie les 50 millions qui manquent si nous voulons que celle-ci suive un rythme satisfaisant. Nous sommes crédibles puisque, je le répète, notre budget est exécuté à 96 %, les 4 % restants correspondant aux aléas. Nous avons démontré que la maîtrise d'ouvrage de VNF pouvait encore monter en puissance s'agissant de la régénération du réseau.

Enfin, c'est vrai, du point de vue de la granulométrie des entreprises, l'organisation française n'est pas la même que celle de l'Allemagne ou du Benelux. Nous nous efforçons, avec un dispositif comme le Pami, d'aider les opérateurs français. Ainsi, les

programmes développés par VNF pour verdir la flotte, professionnaliser certains secteurs, notamment dans le domaine touristique, et former les professionnels du fret aux nouvelles techniques sont réservés aux acteurs économiques français. Nous sommes à leurs côtés pour les aider à anticiper l'éventuel accroissement de la concurrence d'affréteurs fluviaux étrangers, qui, à ce stade, n'est pas encore très sensible.

M. Jimmy Pahun (Dem). Les Jeux olympiques ont permis d'améliorer – moyennant un coût important, certes – la qualité des eaux de la Seine pour que l'on puisse s'y baigner. Les choses vont donc dans le bon sens.

Vous avez évoqué le verdissement de la flotte mais on m'a souvent dit qu'à Paris, les bateaux les plus polluants sont les bateaux-mouches ; il est donc important d'électrifier cette flotte – la LOM y a consacré des moyens importants.

Le réseau fluvial français est plein de culs-de-sac, avez-vous dit. Mais lorsqu'il s'agit de Paris ou de Lyon, ce sont tout de même de beaux culs-de-sac où l'on doit pouvoir développer le transport fluvial. En Bretagne, par exemple, on peut aller de Nantes à Brest ou à Saint-Malo en empruntant les axes fluviaux. C'est fantastique !

Enfin, le projet un peu fitzcarraldien du canal Seine-Nord Europe ne risque-t-il pas de handicaper, à terme, l'axe Haropa ? Peut-être vaudrait-il mieux mettre le paquet sur ce dernier – je rappelle que, durant la seconde guerre mondiale, les Allemands voulaient tailler droit en coupant les méandres de la Seine – et développer une infrastructure consacrée au fret à l'est de Paris ?

M. Laurent Hénart. Depuis la seconde guerre mondiale, nous sommes en paix. Les lois et les règles ne sont plus les mêmes. Nous avons adopté une législation écologique, visant à protéger les paysages, les sites et la biodiversité. Du reste, à la suite de l'urbanisation le long de l'axe Seine, de nombreux terrains qui étaient nus en 1940 sont désormais occupés. La situation est différente.

Nous ne gérons pas les magnifiques canaux de Bretagne, ce qui prouve que les collectivités locales peuvent gérer efficacement les canaux.

Les culs-de-sac posent problème dans le cadre du fret et de la logistique, mais ne sont pas gênants en ce qui concerne la valorisation du territoire, la plaisance et le tourisme. Les touristes qui naviguent sur les canaux durant quelques jours souhaitent faire des haltes pour visiter des sites. Par exemple, rares sont les touristes qui parcourent tout le canal du Midi, ils naviguent sur un tronçon.

Les marchandises qui arrivent au bout de l'axe Seine et qui doivent aller plus loin empruntent un axe routier. Il faut que nous réussissions à développer un réseau à grand gabarit pour relier ces grands axes afin d'assurer un transfert modal structurel. Cela signifie que demain, les économies française et européenne utiliseront beaucoup plus le mode fluvial qu'aujourd'hui et renonceront en partie au mode routier.

Par ailleurs, le canal Seine-Nord Europe représente une opportunité pour le bassin de la Seine. Il ouvrira des débouchés européens importants, non pas à Rotterdam ou à Amsterdam qui sont des villes desservies par le cabotage, mais en Europe continentale. La connexion de la Seine à l'Escaut ouvre cette perspective. Les équipements doivent correspondre au poids économique de l'ensemble de la zone d'activité couverte par Haropa Port – Île-de-France et Normandie – qui est reconnue à l'échelle européenne et mondiale.

J'ignore si ce sont les navettes fluviales qui polluent le plus la Seine. Cela étant, elles sont éligibles au Pami, qui est un dispositif modulable. Toutes les compagnies de transport fluvial, y compris les petites navettes touristiques qui naviguent d'un pont à un autre

à Paris, peuvent bénéficier des aides pour verdir leur flotte. C'est indispensable dans le cas de Paris qui, comme toutes les grandes métropoles, est polluée.

Enfin, l'essentiel de la mission de Haropa Port n'est pas d'entreprendre des travaux pour construire de nouveaux ouvrages ou de nouvelles infrastructures, mais de lancer des appels à manifestation d'intérêt transparents pour optimiser le foncier industriel disponible, à savoir les sites industriels. Haropa Port répond enfin en priorité aux besoins structurels. Il est indispensable d'installer des unités de production de e-méthanol, de e-kérosène et, demain, d'hydrogène, près du Havre ou de Rouen où seront stationnés les paquebots et les cargos qui en sont les premiers consommateurs.

Haropa Port a puissamment accéléré ce mouvement, rendant cohérente la gestion du foncier, notamment rare. Avant, chaque port était géré par une chambre de commerce. Cette gestion émiettée ne permettait pas de disposer d'une vision globale. Le port était souvent considéré comme une zone d'activité lambda, ce qu'il n'est pas. Les zones d'activité situées autour des ports doivent avoir comme premier objectif de favoriser le meilleur fonctionnement possible du port. Il est préférable que le e-kérosène soit produit dans une zone industrielle limitrophe du port du Havre plutôt que d'être acheminé par pipeline sur des centaines de kilomètres. L'application de l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) rendra le foncier rare. Haropa Port est donc un levier précieux.

M. Jean-Michel Brard (HOR). VNF est chargé de la gestion et de l'exploitation des voies navigables françaises sur un réseau de plus de 6 700 kilomètres de canaux, rivières et fleuves. Il a pour triple mission l'aménagement touristique du territoire, la gestion durable de l'eau et la promotion de la logistique fluviale.

Le transport fluvial est un enjeu majeur de logistique pour les territoires et de décarbonation du transport. Pourtant, il reste soumis à des défis, notamment liés à sa conciliation avec les divers usages de l'eau et des berges. Alors que VNF et la puissance publique cherchent à développer le fret fluvial, il est essentiel de veiller à la prise en compte des besoins des différentes parties prenantes sur le réseau – agriculteurs, pêcheurs, gestionnaires de l'eau, acteurs du tourisme. Ainsi, pouvez-vous détailler la stratégie de VNF pour concilier le développement du transport fluvial avec les autres usages ?

La participation des collectivités territoriales à la gestion du réseau est cruciale car elle garantit une gouvernance mieux adaptée aux spécificités locales. VNF collabore déjà avec elles, par exemple dans le cadre de la distribution de l'eau. Néanmoins, la multiplicité des usages et des projets requiert une politique locale coordonnée et ambitieuse. Comment VNF peut-il renforcer la participation des collectivités territoriales à la gestion de l'eau et du transport fluvial ? Existe-t-il d'autres pistes ou réformes susceptibles d'améliorer les politiques locales de gestion des voies navigables ?

Enfin, Haropa Port est un complexe portuaire majeur sur la Seine et ses affluents qui joue un rôle clé dans le développement des ports, des territoires ainsi que de l'activité de fret fluvial en France. Dans une perspective européenne, Haropa Port investit massivement dans des projets de rénovation ou de construction. Par exemple, au Havre, les travaux préparatoires à la construction d'un accès fluvial à Port 2000 ont été lancés. Comment VNF compte-t-il accompagner l'activité et les investissements des acteurs comme Haropa Port pour renforcer le fret fluvial et le rendre compétitif à l'échelle européenne ?

Notre groupe votera en faveur de la proposition de renouveler votre mandat.

M. Laurent Hénart. Vous avez évoqué deux types d'usage. Prenons l'exemple d'un agriculteur qui prélève dans un cours d'eau géré par VNF. À ce titre, il est assujéti à la

redevance hydraulique. Le système fonctionne bien, notamment grâce aux partenariats qui peuvent être conclus avec les chambres d'agriculture.

S'agissant de l'agriculteur qui est riverain des berges, la responsabilité de l'entretien des berges, notamment de leur sécurisation, peut soulever des difficultés. Cela étant, deux outils sont à notre disposition. Tout d'abord, les conventions de superposition d'affectations signées avec le bloc communal, que nous avons relancées, servent à unifier la gestion du domaine entre la commune ou l'intercommunalité et VNF, afin d'être plus réactif et d'éviter les allers-retours entre les différents acteurs. La première étape fondamentale est la signature d'une convention de territoire avec la région, qui instaure un cadre favorisant les investissements – renaturation des berges, création d'un espace aqualudique. Les conventions de superposition d'affectations permettent ensuite d'affiner les modalités, territoire par territoire.

Le deuxième outil est la commission nationale des usagers et les commissions locales des usagers, prévues par le code des transports, dont le fonctionnement pourrait être utilement revu ; il existe des marges de progression. L'organisation de la participation des usagers à la vie du domaine devrait relever à la fois de VNF et des collectivités locales, car elles ont des canaux – sans mauvais jeu de mots – plus fiables pour travailler avec le monde agricole, le monde industriel, les riverains et les infrastructures fluviales.

S'agissant des réformes en faveur des collectivités locales, le statut de l'établissement pourrait évoluer. Il conviendrait de mieux distinguer d'un côté, la direction, de l'autre, l'orientation et la surveillance. À cet égard, la création d'un collège des collectivités locales aurait tout son sens. Par ailleurs, VNF est composé de directions territoriales qui sont très déconcentrées. Les directeurs territoriaux ont d'importants pouvoirs et ont le statut de directeurs généraux adjoints de l'établissement, ils assistent aux réunions de la direction nationale. La mauvaise nouvelle est qu'un jour, il faudra faire coïncider le découpage des directions territoriales avec celui des régions. Ce travail doit être engagé rapidement.

À l'échelle régionale, des instances de pilotage et de gestion, comprenant des élus et les directeurs territoriaux, pourraient être prévues dans le cadre d'une modification des statuts de l'établissement. VNF est un établissement déconcentré ; approfondir la déconcentration du pilotage prévue par la loi et les règlements d'application serait une bonne option.

L'amélioration du terminus fluvial du Havre est une priorité pour VNF et Haropa Port ne saurait prétendre que nous ne sommes pas coopératifs ou volontaires. Nous avons tout à gagner à intégrer complètement au port le terminal fluvial qui profiterait des infrastructures et de la logistique du port. Du reste, Port 2000 est le modèle de ce qu'il faudrait faire dans les autres grands ports français.

Mme Constance de Pélichy (LIOT). J'ai le privilège d'être l'élue d'une très belle région de canaux, ma circonscription étant traversée par le canal de Briare et le canal latéral à la Loire. Elle compte parmi son prestigieux patrimoine historique le spectaculaire pont-canal de Briare, construit par Gustave Eiffel, qui permet au canal d'enjamber la Loire.

Ces canaux de petit gabarit ne sont pas adaptés au fret. Comme vous l'avez rappelé, ils n'ont pas été entretenus pendant des décennies et font l'objet de toutes les inquiétudes. De nombreuses écluses ne sont plus manœuvrables, certaines sont encore fermées et le manque d'entretien rendra les travaux de plus en plus coûteux et compliqués.

VNF n'a pas tenu les promesses qu'elle a faites aux élus, à la préfecture et aux mariniers, en marge d'un festival mettant en valeur les canaux du Loiret, de rouvrir une écluse. Malgré les relances, rien n'a été fait. De la même manière, le remplacement d'écluses,

le renforcement de digues et la restauration d'un barrage sur le canal de Briare devaient faire l'objet de travaux en 2024, les autorisations administratives ayant été délivrées en février. Mais nous n'avons plus de nouvelles.

En fait, la question de la relation de confiance entre vos équipes et les acteurs locaux se pose. L'entretien des voies fluviales et des écluses est essentiel pour le développement touristique de nombreux territoires, en particulier ma circonscription, que traversent à vélo les deux millions de touristes qui empruntent le réseau de la Loire à Vélo. J'ai bien entendu vos réponses concernant la Loire et je partage la nécessité de réunir l'ensemble des acteurs. Où en est la signature d'un contrat de territoire avec la région Centre-Val de Loire ? Comment se décident les contractualisations régionales que vous avez évoquées ? S'agissant des canaux de petit gabarit, comment VNF compte-t-il investir dans les prochaines années, afin de donner la possibilité aux acteurs locaux de les exploiter et de développer le tourisme fluvial ?

Par ailleurs, vous avez souligné le rôle joué par VNF face aux enjeux climatiques. Les risques de montée des eaux sont importants et nécessiteraient un investissement supplémentaire pour ouvrir les écluses encore fermées, ainsi que pour rénover certains canaux. Pourriez-vous être plus précis sur vos ambitions environnementales à ce sujet ?

Plus globalement, vous avez souligné le caractère massif des investissements nécessaires pour restaurer la qualité de nos canaux. Tous ne pourront pas être réalisés. Sur quels critères établirez-vous vos priorités ? Quel sera le sort réservé aux canaux de petit gabarit par rapport aux canaux de grand gabarit ? Même si beaucoup reste à faire, nous saluons votre engagement et sommes favorables à votre reconduction dans vos fonctions de président.

M. Laurent Hénart. Le canal de Briare, que je n'ai pas encore visité, ne pourrait avoir meilleur agent d'accueil touristique.

L'objectif de VNF est bien de mettre à niveau tout le réseau, car nous avons tourné la page de la dénivellation. C'est la raison pour laquelle nous continuons de nous battre pour que 250 millions d'euros – voire plus – soient chaque année consacrés à la régénération qui bénéficie, pour les deux tiers, aux canaux de petit gabarit.

Depuis cinquante ans, les canaux de grand gabarit sont plus régulièrement entretenus que les canaux de petit gabarit. Nous avons donc un retard à rattraper et devons investir dans ces canaux. Nous essayons de répartir les crédits entre les directions territoriales, en fonction du linéaire de canaux et des besoins, et non selon la contractualisation. Cela étant, la signature d'un contrat nous aide à hiérarchiser les investissements. L'ordre de priorité issu d'un dialogue avec les collectivités sera meilleur que celui fixé par la seule direction. La politique de contractualisation doit être généralisée, non pas parce qu'elle permet de libérer des moyens mais parce que le contrat fixe le calendrier des investissements et la conduite des opérations de manière beaucoup plus performante que ne le déciderait VNF seul.

Les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire n'ont pas conclu de contrat et ne nous ont pas sollicités à cet égard. Dès aujourd'hui, nous prendrons l'initiative de lancer les démarches préparatoires, à l'instar de celles que nous avons engagées avec les trois régions de l'axe Saône-Rhône.

Nous parvenons à gérer la montée des eaux. Les systèmes de retenue d'eau, sous-utilisés, sont ceux qui souffrent le plus du sous-investissement. La remise à niveau des cinquante réserves d'eau augmenterait de 40 % la quantité d'eau retenue sur l'ensemble du réseau français. Le bassin de rétention est un précieux outil de régulation du système et fait souvent l'objet des premiers travaux d'aménagement.

S'agissant des chantiers qui auraient dû démarrer en 2024, je vous répondrai par courrier en vous expliquant les raisons pour lesquelles des marchés ouverts que vous évoquez n'ont pas été lancés, alors qu'ils le sont généralement dès que les autorisations sont délivrées. En 2024, de nombreux appels d'offres ont été déclarés infructueux en raison des coûts programme qui ont parfois été fixés dix-huit mois avant le dépôt des candidatures ou l'attribution du marché. Je vous donnerai les raisons précises qui expliquent ce retard.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. Sébastien Humbert (RN). Le manque d'eau provoque régulièrement la fermeture de certains canaux à la navigation ; le canal des Vosges n'y fait pas exception. Long de près de 130 kilomètres et comptant 93 écluses, il accueille de nombreux plaisanciers. C'est un atout économique majeur pour le secteur. Selon VNF, 63 % des retombées économiques du tourisme fluvial sont enregistrées hors des grandes métropoles, ce qui démontre plus encore l'importance de ce secteur pour l'activité économique dans le milieu rural. Le port de Fontenoy-le-Château, dans ma circonscription, connaît chaque année une hausse de fréquentation.

La navigation de plaisance dans les Vosges étant en constante augmentation, quelles solutions compte proposer VNF pour pallier les problèmes de manque d'eau ? Le canal des Vosges, un temps menacé, sera-t-il pérennisé ? Quelles sont vos prévisions concernant sa fréquentation ?

M. Matthieu Marchio (RN). En 2019, VNF a inauguré à Waziers, dans ma circonscription, de nouveaux bâtiments regroupant un centre de téléconduite, un centre de maintenance et des locaux administratifs qui couvrent le bassin de la Scarpe, améliorant ainsi l'organisation des activités et des conditions de travail des agents.

Cependant, des pollutions ont été signalées ou suspectées dans la Scarpe, notamment à Douai en septembre, lorsqu'un liquide s'est échappé d'un tunnel. Cet incident, qui fait suite à d'autres cas similaires détectés en juillet dans le quartier de Dorignies, soulève des interrogations quant à la qualité et à la surveillance de notre réseau fluvial. Quelles actions concrètes VNF pourrait-il entreprendre pour prévenir ces pollutions récurrentes, améliorer et renforcer la collaboration avec les collectivités locales afin de protéger l'environnement et les usagers ?

Mme Julie Ozenne (EcoS). VNF oblige les propriétaires riverains de darses, annexes hydrauliques de la Seine, à construire et à entretenir des passerelles piétonnes et cyclables ouvertes au public pour assurer la continuité des berges. Or les coûts de construction et d'entretien sont très élevés, compte tenu des normes de sécurité et d'accessibilité – un recours contre VNF a d'ailleurs été déposé dans ma circonscription. Existe-t-il des solutions alternatives pour les propriétaires ? Envisagez-vous de modifier les conventions ?

M. Laurent Hénart. Le canal des Vosges, auquel je suis également attaché, fait partie des quatre axes prioritaires définis par la région Grand Est afin de le protéger et de garantir sa navigabilité. La convention conclue avec la région Grand Est et les premiers investissements réalisés – d'autres suivront – garantissent que le canal des Vosges sera remis à niveau et qu'il restera navigable. C'est d'autant plus nécessaire que la plaisance y prend de l'ampleur et que le fret régional pourrait y être développé.

L'Est est souvent touché par la sécheresse. C'est la raison pour laquelle la retenue d'eau du canal des Vosges a été rénovée – ces travaux étaient prioritaires – et sa capacité a été augmentée de près de 60 %, ce qui devrait améliorer sensiblement la navigabilité du canal en période estivale. Les fermetures du canal à la navigation, qui pouvaient durer jusqu'à un mois,

et les limites d'étiage, qui pouvaient s'étendre sur deux mois, étaient souvent liées au fait que la retenue d'eau était utilisée au tiers de sa capacité et ne jouait donc pas pleinement son rôle en cas de sécheresse estivale. Nous serons attentifs aux résultats des travaux. Cet investissement, qui a coûté plusieurs dizaines de millions d'euros, a été motivé par la volonté de garantir la navigabilité du canal des Vosges en période de sécheresse. Des travaux complémentaires pourraient être réalisés, si cela s'avérait nécessaire, car cet axe n'a pas fait l'objet d'une rénovation complète.

S'agissant des prévisions de trafic, je vous communiquerai les objectifs fixés en la matière avec la région Grand Est, le conseil départemental et les intercommunalités, à partir desquels nous avons estimé les investissements.

L'automatisation d'ouvrages dans les Hauts-de-France est une belle expérience. Je vous remercie de saluer le travail des agents dont les compétences ont profondément évolué pour maîtriser ce nouveau système.

S'agissant de la qualité de l'eau, des prélèvements sont régulièrement effectués dans les canaux pour vérifier la qualité de l'eau dans les axes – des agents accomplissent ce travail quotidiennement. Nous effectuons davantage de prélèvements en secteur habité car certaines personnes ne respectent pas l'interdiction de baignade.

La pollution de l'eau est due soit aux bateaux dont le système de motorisation n'est pas étanche ou aux déchets qu'ils rejettent – ce qui est rare dans les canaux de petit gabarit mais plus fréquent dans les ports ; soit à la pollution des nappes phréatiques qui contamine le canal car les systèmes de palplanches ne sont pas étanches ; soit à la fuite provenant des conduits qui longent un canal.

Nous prenons évidemment les mesures de dépollution qui s'imposent et la flotte de VNF compte de plus en plus de bateaux dépollueurs. Au-delà des opérations de curetage que nous effectuons pour recueillir tous les objets qui sont au fond du canal et qui risquent à terme de menacer la sécurité de la navigation, les bateaux dépollueurs interviennent dans la zone polluée. Pour ce qui est du problème que vous évoquez à Douai, je vous propose de saisir la direction territoriale et la Dreal afin d'en trouver la cause.

Enfin, les conventions d'occupation temporaire (COT) conclues avec les centrales de production d'hydroélectricité prévoient des servitudes pour assurer la continuité du cheminement piéton, comme le ferait VNF. En général, les investissements et l'amortissement des investissements à la charge des concessionnaires sont pris en compte dans le cadre de l'équilibre économique de la COT auquel nous sommes très vigilants.

Nous examinerons la situation de vos concessionnaires. Pour ne rien cacher à la commission, nous avons décidé de remettre un peu d'ordre dans les COT conclues avec les producteurs d'électricité, produite à partir de barrages, qui peuvent être de petits barrages installés sur des biefs, sur des ouvrages de VNF ou à proximité d'un ouvrage de VNF. Certaines conventions datent du début du XX^e siècle, au début de l'électrification du pays, ce qui rend leur mise à jour délicate. Chaque COT a une histoire particulière. Certains concessionnaires, par exemple, bénéficiaient d'une décote de redevance parce qu'ils prévoyaient de réaliser des investissements.

Notre but est que la production d'électricité se poursuive, tout en valorisant le domaine au juste prix. Cela étant, conformément à la loi, l'occupant du domaine public qui l'utilise pour mener à bien un projet économique doit en garantir l'accès, comme le fait le maître d'ouvrage du domaine. Le concessionnaire n'a pas le choix.

Mme Julie Ozenne (EcoS). Je faisais surtout référence aux petits propriétaires – de ports privés, par exemple – riverains de la Seine qui sont obligés de construire des ouvrages importants.

M. Laurent Hénart. Si le port privé est installé sur le domaine public fluvial, il doit faire l'objet d'une autorisation d'occupation du domaine public.

M. Gérard Leseul, rapporteur. Monsieur le président, je vous remercie de vos réponses qui ont satisfait, en grande partie, les commissaires. Du reste, vous avez déjà recueilli des intentions de vote favorable.

Le secteur fluvial suscite toujours beaucoup d'intérêt et de passion au sein de notre commission. Les 8 000 kilomètres de voies navigables qui traversent presque l'ensemble de nos régions et de nos départements nous mobilisent tous. Chacun d'entre nous a bien en tête à la fois le tourisme fluvial, la plaisance, le fret et le rôle joué par VNF dans la gestion de l'eau. Nous sommes fiers de notre réseau fluvial. Cependant, nous sommes tous un peu dépités de son trop faible apport à la décarbonation globale du fret.

VNF, en modernisant les ports, en développant un maillage cohérent et la navigabilité fluviale globale cherche à atteindre l'objectif majeur qui reste la régénération du réseau, la navigabilité et le bon entretien des écluses. Plus globalement, vous avez rappelé que les infrastructures fluviales seront modernisées dans le cadre de la contractualisation avec les collectivités locales, notamment les régions.

Je vous remercie d'avoir indiqué que la gouvernance de VNF pourrait évoluer pour mieux prendre en compte les collectivités locales dans le pilotage des ambitions et des orientations globales, ainsi que des différentes missions du secteur fluvial.

Mes collègues ont largement abordé le rôle stratégique de VNF dans la transition écologique car il facilite le transport. Néanmoins, nous vous avons très peu interrogé sur la production et le stockage énergétiques. Qu'en est-il de la solarisation du foncier que vous avez évoquée dans votre propos liminaire ?

M. Laurent Hénart. Une partie des 40 000 hectares gérés par VNF ne peut être cédée car elle est en mise en réserve par précaution autour de projets stratégiques. D'ici à l'année prochaine, nous déterminerons la surface des terrains destinés à la solarisation, une fois qu'ils auront été désimperméabilisés. Nous pourrions alors lancer des appels à manifestation d'intérêt pour la production d'électricité à partir de l'énergie solaire, comme nous l'avons fait pour la production d'électricité à partir de l'eau.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Monsieur Hénart, je vous remercie. Nous vous libérons avant de procéder au vote.

Après le départ de M. Laurent Hénart, il est procédé au vote sur le projet de nomination, par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant Mme Marie Pochon et Mme Ersilia Soudais.

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition sont les suivants :

Nombre de votants	39
Abstentions, bulletins blancs ou nuls	5
Suffrages exprimés	34
Pour	24
Contre	10



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 22 janvier 2025 à 9 h 15

Présents. - M. Fabrice Barusseau, M. Karim Benbrahim, M. Sylvain Berrios, M. Emmanuel Blairy, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Michel Brard, Mme Danielle Brulebois, M. Sylvain Carrière, Mme Danièle Carteron, M. Lionel Causse, M. Pierre Cazeneuve, M. François-Xavier Ceccoli, M. Bérenger Cernon, M. Marc Chavent, M. Mickaël Cosson, M. Vincent Descoeur, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Romain Eskenazi, M. Auguste Evrard, M. Denis Fégné, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, M. Julien Guibert, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, Mme Sandrine Le Feu, Mme Annaïg Le Meur, Mme Julie Lechanteux, Mme Claire Lejeune, M. Gérard Leseul, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pascal Markowsky, Mme Sandra Marsaud, M. Hubert Ott, Mme Julie Ozenne, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Constance de Pélichy, Mme Christelle Petex, Mme Marie Pochon, M. Loïc Prud'homme, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, Mme Anaïs Sabatini, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Jean-Pierre Taite, M. David Taupiac, M. Vincent Thiébaud, M. Antoine Vermorel-Marques, Mme Anne-Cécile Violland, M. Frédéric-Pierre Vos

Excusés. - M. Gabriel Amard, Mme Lisa Belluco, M. Jean-Victor Castor, Mme Clémence Guetté, M. Stéphane Lenormand, M. Pierre Meurin, M. Éric Michoux, M. Marcellin Nadeau, M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. - M. Mickaël Bouloux, M. Stéphane Delautrette, Mme Marie Lebec