



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>20194</b>	De <b>M. Dominique Potier</b> ( Socialistes et apparentés - Meurthe-et-Moselle )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> > Dénavigation du réseau fluvial secondaire	<b>Analyse</b> > Dénavigation du réseau fluvial secondaire.
Question publiée au JO le : <b>04/06/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/12/2019</b> page : <b>10618</b> Date de changement d'attribution : <b>24/09/2019</b> Date de renouvellement : <b>05/11/2019</b>		

### Texte de la question

M. Dominique Potier attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conséquences regrettables d'un abandon de l'entretien du réseau fluvial français au moment même où s'amorce un changement de paradigme en matière de transport donnant la priorité à l'efficacité carbone. Cette alerte s'inscrit dans le contexte des annonces d'une possible dénavigation à hauteur de 20 % du réseau fluvial français. Les collectivités engagées aujourd'hui dans des démarches de transition écologique développent des projets sur les linéaires fluviaux, qu'il s'agisse d'infrastructures portuaires, de modes de déplacement doux, de production d'énergie ou d'activités culturelles et de loisirs. Dans le contexte global de décarbonation de l'économie, cette reconquête des berges et des canaux va, par ailleurs, générer dans les années à venir des usages innovants en matière de transports, comme la logistique urbaine de proximité et de nouvelles mobilités pour les personnes, usages qu'il serait regrettable de condamner par avance. Traversant notamment le territoire des communautés de communes de Moselle et Madon et du Pays-du-Sainthois depuis l'écluse de Messein jusqu'à la halte fluviale de Grippont, le canal des Vosges est caractéristique de ces équipements à haute valeur patrimoniale qui font l'objet de projets et d'investissements divers par les collectivités locales, dont deux unités de production hydroélectrique à Messein et Flavigny-sur-Moselle. Il serait regrettable qu'à la faveur d'un arbitrage budgétaire conjoncturel, ce potentiel d'activité soit définitivement éteint au moment même où s'engage une complète remise en cause des modes de transport. Il semble utile, *a contrario*, d'engager une lecture territoriale fine permettant d'appréhender avec précision les bénéfices, actuels et à venir, du réseau fluvial dit secondaire sur les territoires traversés. Il lui demande quelles sont les dispositions budgétaires envisagées pour assurer, dans le temps long, un maintien du réseau fluvial français.

### Texte de la réponse

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis à la ministre des transports le 1er février 2018 propose de concentrer les efforts d'investissement sur la sauvegarde patrimoniale des 20 % du réseau des voies navigables les moins circulés, plutôt que sur l'usage de la navigation. Cette proposition, d'après le rapport, ne vise pas à réduire les efforts d'investissement consentis par l'État via Voies navigables de France (VNF) mais à mieux répartir les dépenses. Le Gouvernement a pris acte du constat fait par le rapport d'un état du réseau de voies navigables dégradé. Le volet programmatique du projet de loi d'orientation des mobilités donne la priorité à l'accélération de l'entretien et la modernisation de nos réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. S'agissant plus

particulièrement du réseau fluvial, le rapport annexé prévoit que l'Etat augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté significativement ses subventions à VNF en matière d'investissements de régénération et de modernisation du réseau, en les portant à 112,5 M€ dès 2019, soit une augmentation de plus de 60 % par rapport à 2017. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer progressivement l'état du réseau, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de la fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. Pour les voies navigables caractérisées par un trafic très faible, une ouverture à la navigation en fonction de la saisonnalité des trafics (caractéristique première du trafic de plaisance et de tourisme) est mise en place, ainsi que prévu dans le projet stratégique de VNF, adopté par l'établissement en 2015 après une vaste concertation avec l'ensemble des partenaires et notamment les usagers de la voie d'eau. Une évolution de l'usage de la navigation sur les voies les moins circulées ne saurait cependant être envisagée sans avoir analysé les perspectives de trafic et les retombées économiques sur le territoire, ainsi que les besoins d'un maillage territorial cohérent. L'État ne porte aucun projet de fermeture de voies navigables. Les évolutions des niveaux de service seront discutées et définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Il convient à cet égard de développer des coopérations fructueuses entre l'établissement public VNF et certaines collectivités territoriales, afin de dynamiser des itinéraires à potentiel touristique et ainsi d'engendrer des retombées économiques pour le territoire. Ainsi, la ré-ouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple très intéressant. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour l'entretien et l'exploitation de la voie navigable, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan État-Régions correspondants, permettant de prévoir une ré-ouverture dès la fin des travaux pour la saison estivale 2021.