



N° 3942

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 15 novembre 2011

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI, adopté par le Sénat, *relatif à Voies
navigables de France* (n° 3871),

PAR Mme FRANÇOISE BRANGET,

Députée.

Voir les numéros :

Sénat : 783 (2010-2011), 21, 22 (2011-2012) et T.A. 4 (2011-2012).
Assemblée nationale : 3871.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I.— LA VOIE D’EAU FRANÇAISE À L’ABANDON	7
A.— VOIES NAVIGABLES DE FRANCE : UNE PREMIÈRE RÉPONSE AU DÉCLIN DU SECTEUR FLUVIAL.....	7
B.— LA COMPARAISON EUROPÉENNE : LA CONFIRMATION DU RETARD FRANÇAIS.....	10
<i>Un réseau peu compétitif par rapport à ses voisins européens</i>	10
<i>Des anomalies de fonctionnement propres au réseau français</i>	11
II.— UN RENOUVEAU INDISPENSABLE À UNE GESTION EFFICACE DU SECTEUR FLUVIAL	13
A.— UN ÉTABLISSEMENT NON ADAPTÉ À SES MISSIONS	13
B.— UNE RÉFORME ESSENTIELLE À LA RELANCE DE LA VOIE D’EAU	14
III.— UN INSTRUMENT NON SUFFISANT À LA RELANCE DE LA VOIE D’EAU	16
A.— LE RETOUR DES ACTEURS ÉCONOMIQUES : DES BALBUTIEMENTS À CONFORTER	16
<i>Le transport de marchandises</i>	16
<i>Le transport de passagers : l’exemple du bassin de la Seine</i>	18
B.— L’ENGAGEMENT DE L’ÉTAT : DES ORIENTATIONS À CONFIRMER.....	19
TRAVAUX DE LA COMMISSION	23
I.— AUDITION DE M. ALAIN GEST, PRÉSIDENT DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, ET M. MARC PAPINUTTI, DIRECTEUR GÉNÉRAL	23
II.— AUDITION DE M. THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS, SUR LE PROJET DE LOI RELATIF À VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	37

III.— EXAMEN DES ARTICLES	51
CHAPITRE I^{ER} : DISPOSITIONS RELATIVES AUX MISSIONS ET À L'ORGANISATION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	51
<i>Article 1^{er}</i> (articles L. 4311-1, L. 4311-1-1 [nouveau], L. 4311-1-2 [nouveau], L. 4311-1-3 [nouveau], L.4311-2, L. 4312-1, L. 4313-3, L. 4313-4 et L. 4314-1 du code des transports) : Modification du statut de l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau, définition de ses missions et des modalités d'élection des représentants du personnel à son conseil d'administration.....	52
CHAPITRE II : DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE	65
<i>Article 2</i> (articles L. 4312-3, L. 4312-3-1 à L. 4312-3-4 [nouveaux] du code des transports) : Pouvoirs du directeur général, composition du personnel. Instances représentatives du personnel. Emploi et recrutement du personnel. Organisation et aménagement du temps de travail des agents de droit public	65
CHAPITRE III : DISPOSITIONS RELATIVES À LA DÉCENTRALISATION, À LA GESTION DOMANIALE ET À LA POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE	75
<i>Article 3</i> (articles L. 4241-3 [nouveau], L. 4272-1, L. 4272-2 [nouveau] et L. 4313-3 du code des transports, L. 774-2 et L. 774-6 du code de justice administrative) : Police de la navigation intérieure	75
<i>Article 4</i> : (articles L. 2132-23 et L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques) : Constat des contraventions de grande voirie. Restriction du transfert des ports intérieurs.....	79
<i>Article 4 bis (nouveau)</i> (art. L. 4211-1 du code des transports) : Navigation des bateaux traditionnels dans les eaux intérieures.....	81
CHAPITRE IV : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES	84
<i>Article 5</i> : Transfert des services aux collectivités territoriales devenant gestionnaires de voies d'eau	84
<i>Article 6</i> : Transfert des services ministériels déconcentrés à Voies navigables de France	86
<i>Article 7</i> : Modalités de transfert des personnels, statut et régime transitoire d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels transférés.....	87
<i>Article 8</i> : Régime transitoire des instances représentatives du personnel.....	88
<i>Article 9</i> : Coordination législative.....	90
<i>Article 10</i> (article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983) : <i>Abrogation d'une disposition devenue inutile</i>	90
<i>Article 11</i> : Règles d'entrée en vigueur de la loi	91
TABLEAU COMPARATIF	93
AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION	117
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	125

« Là, tout n'est qu'ordre et beauté,
Luxe, calme et volupté.
Vois sur ces canaux
Dormir ces vaisseaux
Dont l'humeur est vagabonde ;
C'est pour assouvir
Ton moindre désir
Qu'ils viennent du bout du monde. »

Charles Baudelaire, *L'invitation au Voyage*

MESDAMES, MESSIEURS,

Le fluvial français se réveille d'une longue léthargie. Dans notre pays, le domaine public fluvial regroupe près de 18 000 kilomètres de voies d'eau, dont 8 500 kilomètres sont considérés comme propres à la navigation. Ces voies navigables sont de différents types : fleuves, rivières, canaux, dont la construction a débuté dès le Moyen-Âge et la Renaissance. Le réseau français est destiné au transport de marchandises, de passagers et à la navigation de plaisance.

Grâce à ses voies d'eau, la France dispose du plus long réseau navigable d'Europe, mais demeure pourtant l'un des pays ayant le moins recours au fluvial, notamment pour le fret. Au cours du vingtième siècle, alors que nos voisins investissaient massivement dans le secteur fluvial, la France a laissé périliter la culture du fluvial, refusant d'y voir un atout majeur d'une politique de transport ambitieuse et respectueuse du développement durable.

La prise en compte de ce potentiel est finalement assez récente. Jusqu'aux années 1990, seul le monde ferroviaire semblait un mode crédible de transport alternatif à la route. C'est ainsi que la desserte fluviale du port du Havre, par exemple, reste grandement perfectible. Le fluvial souffre encore d'images d'Épinal qui sont autant d'handicaps. Comme votre Rapporteur l'a entendu lors de ses auditions, trop souvent voyons-nous dans le fluvial « *l'homme de Picardie* » ou dressons-nous le tableau naïf de « *la péniche Freycinet, le linge qui sèche derrière, le chien à l'avant et le pot de fleurs en plastique* ».

Pourtant, une étape majeure a été franchie en 1991 avec la création de l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France (VNF), chargé dès cette époque de susciter la relance de la voie d'eau. Aujourd'hui, alors que VNF vient de célébrer sa vingtième année d'existence, le fluvial semble à nouveau prêt à répondre aux défis de l'intermodalité et du

développement durable. Depuis la création de VNF, « de l'eau a coulé sous les ponts » et l'État a lancé des projets d'importance en faveur de la voie d'eau. D'abord, de grands projets ont été initiés afin d'améliorer le maillage de notre réseau, de l'interconnecter aux réseaux étrangers et de renforcer l'existant. Par ailleurs, sous l'impulsion de Nicolas Sarkozy, le Grenelle de l'environnement a accordé au fluvial l'importance qu'il mérite en consacrant l'objectif de relance de la voie d'eau.

Or, force est de le constater, si VNF a acquis une identité aujourd'hui reconnue par l'ensemble des acteurs du fluvial, voire par l'ensemble de nos concitoyens, l'établissement ne semblait pas en état de relever les défis fixés et de répondre aux attentes. D'abord, l'établissement public industriel et commercial souffre d'un handicap majeur : la dilution de l'autorité hiérarchique. En effet, VNF n'exerce une autorité directe que sur 10 % des personnels de la voie d'eau, les services de navigations dépendant toujours du ministère en charge des transports. Par ailleurs, face à l'ampleur du travail à accomplir, VNF devait voir ses missions précisées, et ses moyens d'actions confortés. Ce projet de loi n'a pas vocation à constituer une grande loi de relance de la voie d'eau, mais vise à donner les moyens à VNF de mener à bien son action. Il s'agit d'une première étape essentielle au retour en grâce du secteur fluvial, à laquelle votre Rapporteur ne peut que souscrire.

I.— LA VOIE D’EAU FRANÇAISE À L’ABANDON

Héritage de l’histoire et surtout des grands investissements du XIX^e siècle, la voie fluviale française est insuffisamment mise en valeur, faute d’engagements financiers nécessaires à son entretien et à sa modernisation. Vétuste et parfois en mauvais état, notre réseau est peu adapté au fret contemporain. Les ponts sont trop bas, les berges abîmées et le réseau reste cloisonné. Même si la constitution de VNF en 1991 a tenté d’endiguer, avec succès, le déclin du secteur fluvial, le constat d’un réseau à l’abandon est encore plus criant lorsque l’on compare la voie d’eau française à celle de nos voisins de tradition fluviale.

A.— VOIES NAVIGABLES DE FRANCE : UNE PREMIÈRE RÉPONSE AU DÉCLIN DU SECTEUR FLUVIAL

Les premiers canaux portaient une vision essentiellement militaire. Il s’agissait, comme pour le canal de Noeufossé, de construire des « frontières naturelles » là où nul fleuve et nulle montagne n’existaient. Par la suite, la Renaissance, les travaux de Colbert, de la Monarchie de Juillet puis, enfin, de la III^e République, achevèrent de mailler le territoire de canaux. La voie d’eau française était exemplaire et nombre d’innovations permettant de fluidifier le trafic fluvial sont l’œuvre d’ingénieurs français. Pourtant, subitement, au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, le réseau fluvial a peu à peu été abandonné au profit de la route et du rail.

Ainsi, alors que le transport fluvial représentait, au début des années 1970, 110 millions de tonnes et 14 milliards de tonnes-kilomètres, l’activité s’est réduite à 5,8 milliards de tonnes-kilomètres en 1995, soit une diminution de près de 60 %. Selon certains représentants syndicaux auditionnés par votre Rapporteur, le secteur fluvial a été amputé de près de 2 000 emplois en moins en quarante ans.

Aujourd’hui, le réseau se trouve dans un état des plus préoccupants. Certains tronçons ont été abandonnés faute de reconversion industrielle des territoires qu’ils traversaient. Ainsi, le parc nordique est particulièrement touché. Construit dans les années 1960 pour répondre aux besoins de l’industrie sidérurgique et relier Dunkerque et la Belgique, le réseau est en mauvais état, les rives s’effondrent, comme sur le canal de la Deule.

LES GRANDES DATES DE LA VOIE D'EAU

1000 – percement du canal de Noeufossé sur ordre de Baudouin de Lille, comte de Flandre, afin de bâtir une ligne défensive censée freiner les attaques d'Henri III, empereur du Saint Empire romain germanique

1571 – invention du canal à bief de partage par Adam de Craponne

1605 – construction du premier canal à bief de partage (canal de Briare) à l'initiative de Sully

1667-1683 – construction du canal du midi sous la supervision de Pierre-Paul Riquet

XVII^e-XVIII^e siècles – construction de 1 000 kilomètres de canaux en France

1802-1809 – construction du canal de Saint-Quentin

Empire – construction de 200 kilomètres de canaux

Restauration – construction de 900 kilomètres de canaux

Monarchie de Juillet – construction de 2 000 kilomètres de canaux

1834 – invention du barrage à aiguilles par Antoine Poirée

1856 – inauguration du canal de Garonne

1860-1870 – transfert à l'État de la gestion du réseau navigable

1879 – Le Plan Freycinet comprend un volet « fluvial » et a pour conséquence d'uniformiser le réseau autour du gabarit du bateau le plus utilisé de ce temps: la péniche, aujourd'hui dite « Freycinet ». Il s'agissait du modèle de bateau convoyant le charbon vers Paris

1912 – création de l'Office national de la navigation (ONN), organisme public chargé de l'exploitation de la voie d'eau

Années Vingt – abandon de près de 2 500 kilomètres de voies d'eau

Après Guerre – évolutions techniques : passage des coques en bois aux coques en métal, passage des péniches tractionnées à l'automoteur

Seconde partie du XX^e siècle – déclin de la voie d'eau

1969 – réalisation du Plan incliné de Saint-Louis-Arzviller sur le canal de la Marne au Rhin

1991 – création de Voies navigables de France (VNF), en remplacement de l'ONN

2009 – La loi dite Grenelle I consacre la relance de la Voie d'eau et prévoit la réalisation du canal Seine-Nord-Europe

Aujourd'hui, sur les 8 500 kilomètres de voies navigables, VNF gère 6 200 kilomètres de voies navigables et plus de 2 000 ouvrages dont il assure l'entretien, l'exploitation et la modernisation. Le reste du réseau navigable est géré par des concessionnaires comme la Compagnie nationale du Rhône (CNR), par l'État directement ou par les collectivités territoriales pour les réseaux décentralisés.

LES RÉFORMES SUCCESSIVES DEPUIS 1991

1994 - loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables : les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Cet établissement public décide la création, la suppression, la délimitation de la circonscription géographique de chacun de ces bureaux. Les bureaux d'affrètement ont pour mission d'assurer le fonctionnement des bourses d'affrètement.

1999 - décret n° 99-43 du 19 janvier 1999 : Voies navigables de France reçoit compétences en matière de concessions d'outillage public, de ports de plaisance, d'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

2001 - loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 : libéralisation de l'affrètement par abrogation de la loi du 12 juillet 1994.

2003 - article 56 de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et à la réparation des dommages : décentralisation à caractère optionnel des voies d'eau à l'exception du réseau magistral.

2003 - loi de finances rectificative pour 2003 : extension des missions de l'établissement pour réaliser l'opération d'aménagement urbain de Port Rambaud à Lyon.

2004 - loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales : décentralisation à caractère optionnel des ports intérieurs et dispositions relatives aux transferts des services qui exercent les compétences transférées aux collectivités territoriales et à leurs groupements.

2006 - loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (article 33) : Voies navigables de France peut recourir, pour des projets d'infrastructures destinées à être incorporées au réseau fluvial, et pour la rénovation ou la construction de tous ouvrages permettant la navigation, à un contrat de partenariat conclu sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariats ou à une convention de délégation de service public prévue par les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques. Le contrat ou la convention peut porter sur la construction, l'entretien et l'exploitation de tout ou partie de l'infrastructure et des équipements associés, en particulier les plates-formes portuaires et multimodales et les installations de production d'énergie électrique, et sur la gestion du trafic à l'exclusion de la police de la navigation. Le contrat ou la convention comporte des stipulations de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public.

2008 - décret n° 2008-168 du 22 février 2008 : coordination de la mise en place et interopérabilité des services d'information fluviale confiée à Voies navigables de France.

2008 - décret n° 2008-1321 du 18 décembre 2008 : réforme de la gouvernance de l'établissement. L'exécutif du conseil d'administration est dorénavant le directeur général et non le président du conseil d'administration. Le conseil d'administration reçoit le pouvoir de fixer les jours et horaires de navigation ainsi que les périodes de chômage de la navigation fluviale.

2009 - loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite loi Grenelle 1 : Article 11- « *V. Le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit, fera l'objet d'un plan de restauration et de modernisation dont le montant financier devra être clairement établi. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé.* »

Depuis la création de Voies navigables de France, le fluvial connaît une embellie qu'il convient de souligner. Ainsi, le transport fluvial de marchandises a suivi une croissance de 3 % annuelle entre 1995 et 2005. De manière agrégée, la croissance des volumes transportés par la voie d'eau est de 21 % entre 1998 et 2008. Néanmoins, en comparaison de nos voisins européens, nous ne pouvons que regretter la permanence de la sous-exploitation de notre réseau.

B.— LA COMPARAISON EUROPÉENNE : LA CONFIRMATION DU RETARD FRANÇAIS

Un survol de l'état et du fonctionnement du réseau fluvial des États européens de tradition fluviale met rapidement en lumière les insuffisances de la voie d'eau française.

Un réseau peu compétitif par rapport à ses voisins européens

Malgré un potentiel remarquable, le réseau fluvial français n'a pas su trouver sa place dans le transport de marchandises sur le territoire français. Avec une progression notable de 9 % du trafic sur les voies navigables en 2010, la part du fluvial ne représente toujours que 3 % du volume de marchandises transportées chaque année, contre 12 % pour l'Allemagne et 16 % pour la Belgique, et jusqu'à 33 % pour les Pays-Bas. Un tel écart, au regard de l'étendue du réseau navigable français, est significatif du retard pris par notre pays.

En France, le réseau fluvial est utilisé bien en deçà de ses capacités. Alors qu'elle dispose du plus long réseau sur le continent, la France fait toujours figure de « nain fluvial » à côté de ses voisins riverains de la mer du Nord : l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas ont su tirer profit du véritable moteur économique qu'est le transport fluvial

L'Allemagne dispose d'un réseau de 7 300 kilomètres, les Pays-Bas de 4 800 kilomètres et la Belgique de 1 450 kilomètres. Bien qu'inférieur en taille, le secteur fluvial de ces trois pays est autrement dynamique que le secteur fluvial français. À titre d'exemple, la flotte française, avec 1 400 bateaux, reste largement inférieure en nombre à celle des trois pays considérés. La Belgique, malgré un réseau presque six fois inférieur à celui de la France, est forte d'une flotte de 1 700 bateaux, l'Allemagne en compte 2 200, tandis que les Pays-Bas disposent de près de la moitié de la flotte européenne, avec 5 600 navires. Par ailleurs, près de 40 % de la flotte française est constituée de bateaux de type Freycinet, c'est-à-dire de péniche de petit gabarit – seulement 300 tonnes. En conséquence, seul un quart de la flotte française est compatible avec le grand gabarit, contre plus de la moitié pour ses trois voisins. Enfin, la moyenne d'âge de la flotte française est de plus de soixante ans, contre moins de quarante ans pour l'ensemble de la flotte européenne.

Le décalage se retrouve également au niveau des ports fluviaux, puisque la France ne compte que treize ports d'un trafic supérieur à un million de tonnes, soit bien moins qu'aux Pays-Bas...

Des anomalies de fonctionnement propres au réseau français

La France se distingue de ses voisins sur plusieurs points. Premièrement, les horaires d'ouverture du réseau ne sont pas suffisamment favorables aux transporteurs. Deuxièmement, le nombre d'écluses et d'objets d'art est tel qu'il ralentit considérablement la circulation fluviale.

S'agissant des horaires d'ouverture du réseau, tandis que les grands axes sont ouverts 24 heures sur 24 en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne, seul un nombre restreint d'écluses du réseau français fonctionne en permanence. Cette limitation des horaires d'ouverture est particulièrement pénalisante sur le réseau magistral. Ainsi de l'écluse de Bougival, située sur la Seine entre Paris et Rouen, qui ferme de 20h à 6h du lundi au samedi, et n'ouvre que de 9h à 18h le dimanche. D'autres écluses ne sont ouvertes que cinq ou six heures par jour, et ce en discontinu. Au terme de ses auditions, votre Rapporteur ne peut que relayer le souhait des utilisateurs des voies d'eau de voir l'amplitude horaire du réseau augmenter. À ce sujet, il faut souligner que VNF a engagé un plan de modernisation de l'utilisation de son réseau – le projet « Voies navigables 2013 : relance de la voie d'eau » – qui vise notamment à proposer une offre de service 24/24h pour le réseau de grand gabarit et l'établissement d'un trafic en navigation libre toute l'année sur une amplitude horaire de 12 heures 7 jours sur 7 pour les voies connexes irriguant le réseau à grand gabarit notamment.

S'agissant du nombre d'ouvrages d'art et d'écluses, le réseau fluvial français se différencie des autres pays d'Europe par leur nombre particulièrement important. On dénombre ainsi près de 1 800 écluses ainsi qu'environ 4 300 ouvrages d'art. À titre de comparaison, le réseau allemand, plus petit de 1 200 kilomètres que le réseau français, ne comprend que 450 sas-écluses. Le nombre total d'ouvrages d'art situés sur le réseau fluvial allemand, hors écluses, dépasse à peine 300 ! De même, le réseau fluvial néerlandais compte 83 écluses, et les seuls ouvrages d'art sont des digues et des ponts, qui ne gênent en rien le transport fluvial.

Votre Rapporteur a bien conscience de l'utilité des écluses et des ouvrages d'art construits. Ceux-ci sont souvent essentiels à la navigation, et garantissent la bonne maîtrise hydraulique des canaux du territoire. Néanmoins, il semble légitime de s'interroger sur les moyens de rationaliser le réseau. Le nombre des ouvrages d'art et d'écluses est peut-être le symbole d'un réseau vétuste aux infrastructures d'un autre temps...

LES GESTIONNAIRES DE LA VOIE D'EAU EN EUROPE

a) Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) en Allemagne

Second réseau par la taille en Europe derrière la France, le réseau fluvial allemand comprend, sur un total de 7 300 kilomètres, 5 000 kilomètres de voies navigables de grand gabarit. Le dynamisme allemand s'explique par l'importance sans cesse renouvelée accordée par le gouvernement fédéral allemand au réseau navigable national. En moyenne, de 2006 à 2008, le budget consacré aux investissements destinés au réseau fluvial allemand avoisinait le triple du budget français – c'est-à-dire environ 460 millions d'euros par an. Depuis 2007, une partie des ressources d'investissement provient des recettes des péages prélevés sur les poids lourds. Un plan de modernisation du réseau fluvial de huit milliards d'euros est prévu pour 2001-2015, en prévision d'une hausse de 25 % du trafic fluvial.

La totalité du réseau allemand est gérée par le même opérateur, la Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), ce qui permet une gestion adéquate de l'ensemble des voies navigables allemandes, sous un seul et même commandement. La WSV dépend du ministère fédéral des transports, de la ville et de la construction. La gestion opérationnelle du réseau est confiée à sept directions interrégionales (les WSD) employant au total 13 000 personnes – un chiffre bien supérieur aux futurs 4 500 salariés de VNF.

b) L'agence néerlandaise Rijkswaterstaat

Le réseau néerlandais est particulièrement bien interconnecté, ce qui permet de maximiser et de rentabiliser l'utilisation des voies navigables pour le transport de marchandises notamment. Le réseau fluvial bénéficie beaucoup de la proximité et de la bonne connexion des voies fluviales allemandes. Les voies navigables ne sont soumises à aucun péage afin de favoriser leur utilisation.

L'État est en charge de la gestion des voies d'eau et des axes principaux, par le biais de l'agence Rijkswaterstaat, sous tutelle du ministère des transports. Les tâches de développement du trafic et de promotion du transport fluvial sont confiées au Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB). L'État finance entièrement le réseau dont il a la charge. Le reste du réseau est géré au niveau décentralisé, par des autorités régionales ou locales dotées d'effectifs propres. L'État investit régulièrement dans le développement des voies fluviales et dans celui de la desserte des grands ports néerlandais, pour pallier la saturation du réseau.

c) Les trois régions belges

Le réseau fluvial belge se caractérise par une très grande densité et une part conséquente des voies à grand gabarit sur la totalité du réseau – 918 kilomètres sur 1 450. De plus, si les voies fluviales belges sont particulièrement bien interconnectées entre elles, elles apparaissent également très bien reliées au réseau néerlandais.

La gestion du réseau fluvial, assurée par les trois régions belges, est totalement décentralisée. Les trois régions se chargent d'assurer la totalité des financements de la maintenance, de l'exploitation et du développement du réseau :

- la Wallonie dispose de 450 kilomètres de voies navigables, dont la gestion est confiée à la Direction de la promotion des voies navigables et de l'intermodalité (DPVNI), anciennement Office de promotion des voies navigables ;

- la Flandre est responsable de 1 000 kilomètres, dont la gestion est confiée à *Promotie Binnenvaart Vlaanderen* (PBV) qui est l'office de promotion de la voie d'eau pour tout le territoire. Parallèlement, *De Scheepvaart* gère le réseau nord de la Flandre et *Waterwegen en Zeekanaal NV* la partie ouest du territoire ;

- Bruxelles-Capitale gère 14 kilomètres.

II.— UN RENOUVEAU INDISPENSABLE À UNE GESTION EFFICACE DU SECTEUR FLUVIAL

A.— UN ÉTABLISSEMENT NON ADAPTÉ À SES MISSIONS

En 1991, Voies navigables de France est créé afin, déjà, de relancer la voie d'eau et d'endiguer le déclin du fluvial. Pourtant, dès la constitution de ce nouvel établissement public, un handicap majeur à une gestion efficace du réseau apparaît : la dilution de l'autorité hiérarchique.

Alors que les personnels de la voie d'eau représentent près de 5 000 personnes, VNF n'exerce une autorité hiérarchique que sur les 400 salariés de droit privé employés par l'EPIC. En effet, la majeure partie du personnel est constituée des fonctionnaires des services de navigation, au nombre de 4 500, qui dépendent directement du ministère en charge des transports. En 1991, les agents publics compétents n'ont pas été transférés au nouvel établissement public mais simplement mis à sa disposition. En somme, dans sa forme actuelle, VNF n'exerce qu'une simple autorité fonctionnelle sur les agents mettant en œuvre la stratégie de développement de la voie d'eau, mais en aucune manière le pouvoir hiérarchique seul garant de l'application efficace des mesures que VNF souhaite voir mises en œuvre. Cette dichotomie entre autorité hiérarchique et autorité fonctionnelle soulève un certain nombre de difficultés, que n'ont pas manqué de relever les grands corps de l'État.

Ainsi, dans un rapport public paru en 2006, la Cour des comptes souligne que « *cette situation rend délicat le pilotage des services déconcentrés par le siège de VNF. En effet, VNF doit précisément fixer à chaque direction territoriale ce qu'il attend d'elle mais reste dépendant de l'organisation de l'État en termes de réalisation effective* »⁽¹⁾.

De même, dans un rapport public de 2010 consacré à « L'eau et son droit », le Conseil d'État a souligné que les agents des services de navigation « *ne sont pas même mis à disposition : ce sont les services de l'État qui le sont, si bien que le directeur général de VNF n'exerce aucune autorité sur la quasi-totalité des agents nécessaires au bon fonctionnement de l'établissement* ».

De manière concrète, alors qu'ils sont chargés de l'application de la politique définie par le directeur général de VNF, les chefs de service ne sont pas évalués par lui. Le directeur général de VNF est dénué de tout pouvoir de décision individuelle. Il lui est impossible de gérer ses effectifs, de procéder à des promotions, des réorganisations, des sanctions, ce qui le prive de toute marge de manœuvre pour rendre le service plus efficient.

(1) Étude d'impact fournie sur le projet de loi relatif à l'Agence des voies navigables, n° 783.

Le projet de loi présenté par le Gouvernement vise justement à remédier à cette impotence de VNF en lui permettant d'acquérir une maîtrise des moyens. Le projet de développement des voies navigables pour les prochaines années a ainsi pour objectif d'investir massivement dans la modernisation du réseau existant, alors que selon VNF, 54 % des écluses et 63 % des barrages présentent au moins un risque majeur de dégradation de performance et un risque important de perte complète de la fonction assurée. Aux yeux du Gouvernement, « *VNF doit donc être dimensionné pour mettre en œuvre le programme d'investissement défini avec l'État lors des travaux d'élaboration du contrat de performance 2010-2013* » ⁽¹⁾.

B.— UNE RÉFORME ESSENTIELLE À LA RELANCE DE LA VOIE D'EAU

Le projet de loi présenté aujourd'hui par le Gouvernement vise à donner à VNF les moyens de réaliser la stratégie de renouveau du fluvial définie par le Grenelle de l'environnement.

La loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle I, a fixé l'objectif d'augmenter la part du transport non routier et non aérien de marchandises de 14 % à 25 % d'ici 2022, alors que le fluvial ne représente que 4 % du fret à l'heure actuelle en France. Cette augmentation de la part modale du fluvial est essentielle, alors qu'une péniche Freycinet, pourtant de petit gabarit avec une capacité de chargement de 250 à 300 tonnes, remplace entre douze et quatorze camions.

Par ailleurs, la loi Grenelle I a fixé des objectifs spécifiques au secteur fluvial :

- restaurer et moderniser le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit ;

- poursuivre le développement du réseau à grand gabarit, notamment grâce à de nouveaux canaux : réalisation du canal Seine-Nord-Europe ; études nécessaires à la réalisation d'une voie fluviale entre les bassins du Rhône, de la Moselle et du Rhin avec organisation d'un débat public en 2013 ; et lancement d'une liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ;

- soutenir les modes de transport massifiés fluviaux, notamment par l'aide à la batellerie, l'amélioration significative de la desserte fluviale des ports maritimes et la réalisation de nouvelles infrastructures à grand gabarit.

Dans cette optique, VNF a d'ores et déjà bénéficié à plein du plan de relance en 2009 et en 2010, ce qui lui a permis de porter son investissement à près de 180 millions d'euros. Le développement de la voie d'eau doit constituer l'un des éléments essentiels de notre stratégie nationale de développement durable et

(1) Étude d'impact fournie sur le projet de loi relatif à l'Agence des voies navigables, n° 783.

de mise en place de modes de transport propres et respectueux de l'environnement. Ainsi, en ne retenant que le « grand gabarit », ce sont tout de même encore 1 800 km de canaux qui maillent le territoire français. Au-delà, le réseau secondaire peut aussi servir à convoier du fret. Votre Rapporteur en est convaincue. Pour ce faire, ce projet de loi vient utilement préciser les missions confiées à un nouvel établissement public administratif, dont l'appellation doit demeurer celle de VNF. VNF est aujourd'hui une marque identifiée sur le terrain et il serait dommage de changer le nom de cet établissement alors que nous venons de célébrer son vingtième anniversaire en grande pompe. Au-delà de la précision des missions de l'établissement public, ce texte a surtout vocation à regrouper les personnels de la voie d'eau au sein du même établissement.

Ces changements ont été négociés avec succès par le Gouvernement et les partenaires sociaux, et votre Rapporteur se félicite de cette association des personnels concernés, qui permet aujourd'hui de disposer d'un texte consensuel que tous appellent de leurs vœux. En effet, afin de préparer l'examen de ce texte, votre Rapporteur a mené une dizaine d'auditions avec les utilisateurs, les partenaires et les personnels. Au terme de ce travail, il semble que tous *« attendaient depuis 1991 la clarification du lien hiérarchique entre la direction de l'établissement public VNF et ceux qui travaillent sur la voie d'eau »*.

Cette évolution permettra également de simplifier les procédures avec la constitution d'un interlocuteur unique à même de répondre plus efficacement aux interrogations des utilisateurs du réseau fluvial français.

UN TEXTE NÉGOCIÉ AVEC LES PERSONNELS DE LA VOIE D'EAU

Extrait du rapport n° 21 de M. Francis Grignon, rapporteur du projet de loi au Sénat

Ce texte, enfin, a été négocié avec les représentants des agents et des salariés concernés.

La négociation a ouvert sur la signature, le 24 juin dernier, d'un protocole d'accord avec trois des quatre organisations représentatives des services du ministère de l'écologie (CGT, CFDT, UNSA – FO ayant voté contre) et, le 1^{er} juillet, d'un accord-cadre entre la direction de VNF et la CFDT, seule organisation syndicale représentative des salariés de l'établissement public.

Ces deux accords prennent des engagements importants :

- le caractère administratif de l'établissement public et, accessoirement, sa dénomination « Agence nationale des voies navigables » ;
- le maintien de la propriété de l'État ;
- la garantie aux agents de droit public et de droit privé que leurs avantages individuels et collectifs seront maintenus ;
- le maintien de toutes les voies d'eau et l'engagement que « la relance de la voie d'eau » concerne bien tout le réseau ;
- l'engagement qu'aucun agent ne se verra imposer une mobilité géographique

III.— UN INSTRUMENT NON SUFFISANT À LA RELANCE DE LA VOIE D'EAU

Ce projet de loi ne révolutionne pas la voie d'eau, et ce pour une raison simple : un développement fulgurant nécessiterait des sommes conséquentes que nous n'avons plus, et un consensus général que nous obtenons rarement sur le terrain. Au-delà, votre Rapporteur souhaite souligner que de nombreux efforts doivent être menés afin de rendre effective la relance de la voie d'eau.

A.— LE RETOUR DES ACTEURS ÉCONOMIQUES : DES BALBUTIEMENTS À CONFORTER

Le transport de marchandises

La création de l'établissement public VNF a permis, nous l'avons vu, d'augmenter sensiblement la part modale du fluvial dans le fret. Cette croissance continue depuis le milieu des années 1990 n'a pas véritablement souffert de la crise économique et financière, puisque de 2008 à 2010, le transport fluvial a consolidé ses parts de marché. Ainsi, en 2010, le niveau d'activité est en hausse de près de 10 % en tonnes-kilomètres et de près de 9 % en tonnes.

Pour la première fois depuis la création de VNF, le mode fluvial atteint un niveau d'activité proche de celui du début des années 1980. En 2010, 60,4 millions de tonnes ont été transportés par le mode fluvial, auxquels s'ajoutent le fluvio-maritime et le transit rhénan, portant alors le total à près de 73 millions de tonnes. Exprimée en tonnes-kilomètres, l'activité s'élève à plus de 8 milliards d'unités pour le fluvial seul et à 9,5 milliards en y ajoutant le fluvio-maritime et le transit rhénan selon les données communiquées par VNF.

VENTILATION DE L'ACTIVITÉ SUR LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS EN 2010 ET VARIATIONS (MILLIONS DE TONNES ET DE T-KM)

	tonnage		tonnage-kilométrique	
	2010	variation 10/09	2010	variation 10/09
Fluvial	60,4	7,7%	8 058,9	8,6%
Fluvio-maritime	3,5	2,4%	358,6	19,3%
Total 1	64,0	7,4%	8 417,5	9,0%
transit rhénan	8,8	3,9%	1 056,2	6,9%
Grand total	72,7	7,0%	9 473,7	8,8%

Source : Voies navigables de France

Le fret fluvial demeure dominé par quelques grands secteurs d'activités traditionnels. Les pondéreux, c'est-à-dire les matériaux de construction, représentent encore plus de 22 millions de tonnes. Ils sont suivis par les produits agricoles, les produits pétroliers et les produits issus de l'industrie métallurgique.

Le transport fluvial, s'il est plus sûr que les autres modes, souffre encore de délais souvent plus longs. Il est donc normal que ce mode de transport soit privilégié par des entreprises dont les produits échappent aux contraintes de périssabilité.

**VENTILATION DU TRAFIC FLUVIAL PAR NATURE DE MARCHANDISES
(MILLIONS DE TONNES ET DE T-KM)**

	tonnage		tonnage-kilométrique	
	2010	variation 10/09	2010	variation 10/09
Produits agricoles	10,7	10,3%	1 931,4	8,7%
Denrées alimentaires	3,5	1,1%	494,3	3,1%
Combustibles minéraux	4,8	15,5%	572,0	-2,1%
Produits pétroliers	6,0	20,5%	645,4	19,5%
Minerais et ferrailles	3,1	56,9%	315,2	48,5%
Produits métallurgiques	1,8	30,7%	314,7	31,2%
Matériaux de construction	22,5	-0,8%	2 453,5	2,6%
Engrais	1,5	-16,1%	188,0	18,2%
Produits chimiques	2,0	14,5%	359,4	15,0%
Conteneurs, véhicules, colis	4,5	7,0%	785,4	8,1%
Total	60,5	7,7%	8 059,3	8,6%

Source : Voies navigables de France

En termes de bassins de navigation, le principal bénéficiaire de la reprise du fluvial est celui de la Moselle, qui connaît une augmentation de plus de 26 % en 2010 par rapport à l'année précédente en tonnes-kilomètres. Les bassins du Nord et du Rhône connaissent également une hausse marquée du trafic tandis que la croissance est plus contenue pour les bassins de la Seine et du Rhin. Le bassin de la Seine se distingue en revanche par une très forte progression (+15 %) du secteur du transport par conteneur sur l'année 2011.

**VENTILATION DU TRAFIC FLUVIAL 2010 PAR BASSIN DE NAVIGATION
(MILLIONS DE TONNES ET DE T-KM)**

	tonnage		tonnage-kilométrique	
	2010	variation 10/09	2010	variation 10/09
Nord - Pas-de-Calais	9,2	7,0%	0,9	11,5%
Seine-Oise	22,3	1,2%	4,1	4,6%
Moselle	10,2	25,8%	64,0	26,2%
Rhône-Saône	6,1	9,4%	1,5	13,3%
Rhin	13,3	7,4%	1,2	5,6%

Source : Voies navigables de France

La consolidation du fret fluvial passe par l'amélioration de l'offre de services aux entreprises, qui doivent disposer de points de connexion facilement accessibles. Un certain nombre d'initiatives sont d'ailleurs en cours de réalisation, comme celle de l'ouverture d'un nouveau terminal à Gennevilliers, qui accueille déjà 100 000 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP). Au-delà, il s'agit d'ouvrir de nouvelles lignes autour de Paris afin de mailler le réseau et de permettre de

nouvelles zones de cargaison. En effet, l'enjeu principal est celui de la massification des flux. À titre d'exemple, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) ne traite que 60 000 conteneurs acheminés par voie d'eau sur un total d'un million, d'où l'impérieuse nécessité d'ouvrir un passage au nord de Lyon et de relier le Rhône à la Moselle et au Rhin.

Le réseau secondaire ne doit pas être négligé alors que 40 % de la flotte française se compose de péniches de type Freycinet de petit gabarit ; il représente un fort potentiel de fréquentation et ne doit pas être abandonné à la seule plaisance.

Le fret fluvial connaît une reprise de son activité depuis une quinzaine d'années. La résistance du secteur à la crise économique est l'une des preuves de la force de ce mode de transport, qui s'inscrit dans une logique de développement durable. À cet égard, il est intéressant de noter que, si le mode fluvial ne représente que 4 % du fret, cette proportion atteint 8 % dans les départements dits « mouillés », c'est-à-dire irrigués par une voie d'eau navigable.

Le transport de passagers : l'exemple du bassin de la Seine

Le transport fluvial de passager demeure largement en retrait par rapport à nos voisins européens. Sur le bassin de la Seine, on estime à 7 millions le nombre de passagers en 2010. Les bateaux-mouches et les dîners croisières représentent la *quasi*-totalité du trafic, même si se développent les croisières entre Paris et Honfleur, sur des bateaux de 110 à 115 mètres de long. S'agissant du volet croisière, le Rhône et le Rhin sont des bassins plus avancés. Enfin, le transport public de voyageurs se développe en région parisienne, notamment dans le cadre du projet *Voguéo*.

VOGUÉO

Voguéo est un service public de transport en commun par navette fluviale assuré sur la Seine et la Marne. Le service a été inauguré le 28 juin 2008 entre la gare d'Austerlitz à Paris et l'école vétérinaire de Maisons-Alfort, avec un temps de parcours moyen de trente-cinq minutes, réduit à vingt-huit minutes l'année suivante. À la suite de cette période expérimentale, qui a pris fin le 5 juin 2011, le Syndicat des transports d'Île de France (STIF) a lancé un appel d'offre pour la réalisation de trois boucles à Paris et en petite couronne. Le service doit reprendre en 2013 pour s'intégrer dans un véritable réseau fluvial.



B.— L'ENGAGEMENT DE L'ÉTAT : DES ORIENTATIONS À CONFIRMER

Le Grenelle de l'environnement a été l'occasion pour la France de prendre conscience du formidable potentiel de développement de la voie d'eau comme moyen de transport terrestre propre et efficace, au service des entreprises et des particuliers. La première urgence est celle de la fiabilisation du réseau, dont la vétusté peut parfois être à l'origine de blocages de circulation qui entament la crédibilité de ce mode de transport. En effet, au-delà de la liaison entre les différents bassins, un travail de renouveau des réseaux existants est un préalable essentiel.

Pour ce faire, il faut permettre à VNF de s'engager dans le développement des infrastructures de navigation intérieure. Rappelons à ce sujet que s'agissant des investissements dans le réseau, 2 5 milliards d'euros sont programmés sur la période 2010-2018, dont 840 millions sur la période 2010-2013. Ces investissements permettront notamment de remettre en état le réseau à forte fréquentation, de moderniser certains ouvrages (barrages manuels, écluses), d'améliorer la performance environnementale de la voie d'eau.

S'agissant des grands projets, la loi dite Grenelle I a défini une série d'orientations qu'il convient de confirmer : canal Seine-Nord Europe, accroissement du grand gabarit de la section de Bray-Nogent sur Seine, du Canal du Rhône à Sète notamment. Ces projets doivent être menés à bien si nous voulons réellement exploiter pleinement les potentialités de la voie d'eau. Le souvenir du projet avorté reliant le Rhin et le Rhône résonne encore douloureusement dans les mémoires franc-comtoises. Dans ce contexte, votre Rapporteur se réjouit de voir le chantier du canal Seine-Nord-Europe sur de bons rails, puisque les travaux devraient débuter au cours de l'année 2012.

LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Extrait du rapport d'information n° 3450 de M. Hervé Mariton, député, sur le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)

Le projet Seine-Nord Europe – canal à grand gabarit de 106 kilomètres entre Compiègne (Oise) et le canal Dunkerque-Escaut est le projet le plus avancé : décret d'utilité publique le 12 septembre 2008, appel d'offres à la concurrence le 3 avril 2009 par Voies navigables de France (VNF). La procédure est actuellement en cours, avec une signature de contrat de partenariat prévue pour 2012, pouvant permettre une mise en service pour 2016.

Le projet évalué initialement par VNF en 2005 à 3,17 milliards d'euros est revu à la hausse dans le SNIT à 4,2 milliards d'euros – 2 milliards pour le partenaire et le reste à partager entre l'État, les collectivités territoriales et l'Union européenne.

Financement du projet

- **Conseils régionaux du Nord-Pas-de-Calais, de Picardie, d'Île-de-France** : 510 millions d'euros ;
- **Conseils généraux de l'Oise, de la Somme, du Nord et du Pas-de-Calais** : 200 millions d'euros ;
- **Conseils généraux d'Île-de-France** : 75 millions d'euros ;
- **Grands ports maritimes du Havre, de Rouen, de Dunkerque et ports de Paris** : 106 millions d'euros ;
- **Commission européenne** : 333 millions d'euros ;
- **État** : 900 millions d'euros.

De manière générale, dans son rapport d'information consacré au financement du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), notre collègue Hervé Mariton note que « *le deuxième poste de dépense d'investissements de développement après le ferroviaire concerne les voies d'eau* ». Cela est rassurant.

PART DES INVESTISSEMENTS DANS DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT RAPPORTÉE AUX INVESTISSEMENTS TOTAUX

(en millions d'euros)

POSTE	Coûts totaux		Voie d'eau		Port		Transport en commun		Aérien	
		%		%		%		%		%
Investissements de développement	166 000	63,7	16 000	9,7	3 000	1,8	30 000	7,8	1 000	0,6
Investissements de modernisation	59 500	22,8	2 500	4,2	2 000	3,4	17 000	28,5	1 000	1,7
Investissements de régénération	30 500	11,7	4 000	13						
Accroissement des charges d'entretien et d'exploitation	4 500	1,7	500	11,1						
Total	260 500	100	23 000	8,8	5 000	1,9	47 000	18	2 000	0,8

À terme, l'État devra également porter une attention particulière aux conséquences de la décentralisation du réseau secondaire. En effet, alors que les

responsabilités de différents tronçons seront diluées, il faudra s'assurer du bon fonctionnement de la chaîne d'informations pour éviter tout accident. De même, VNF devra s'assurer que les collectivités ne privilégient pas exclusivement la navigation de plaisance au détriment du fret alors que le réseau secondaire peut également représenter un potentiel important pour le transport de marchandises.

Enfin, le Gouvernement, quel qu'il soit, ne pourra s'affranchir de mettre en œuvre une grande loi relative au développement de la voie d'eau dès le début de la prochaine législature. Cette loi n'est qu'une première étape, qui ne traite par exemple ni du volet de la formation, ni de la possibilité d'une réforme de la taxe hydraulique, et plus largement de la fiscalité des voies navigables.

PRINCIPAUX AMENDEMENTS APPORTÉS LORS DE L'EXAMEN EN COMMISSION

Outre une série de modifications rédactionnelles, la commission du développement durable a adopté des amendements visant à :

– faire concourir VNF à la sauvegarde des zones humides et à la prévention des inondations (article 1^{er}) ;

– transférer la propriété du domaine public fluvial de l'État à Voies navigables de France (article 1^{er}) ;

– autoriser VNF à mobiliser des capitaux privés pour la réalisation d'opérations autres que l'aménagement du domaine (article 1^{er}) ;

– conférer la personnalité juridique à la formation du comité technique unique compétente pour les salariés de droit privé (article 2).

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— AUDITION DE M. ALAIN GEST, PRÉSIDENT DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, ET M. MARC PAPINUTTI, DIRECTEUR GÉNÉRAL

Lors de sa réunion du 9 novembre 2011, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Alain Gest, président de Voies navigables de France, et M. Marc Papinutti, directeur général, sur le projet de loi relatif à Voies navigables de France (n° 3871).**

M. le président Serge Grouard. Nous allons auditionner ce matin M. Alain Gest, président de Voies navigables de France, et M. Marc Papinutti, directeur général de VNF.

Le projet de loi relatif à Voies navigables de France a été adopté par le Sénat le 18 octobre dernier. Il devait être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale le 23 novembre prochain. Toutefois, son examen a été reporté et nous ignorons à quelle date aura lieu sa discussion en séance publique. Nous auditionnerons néanmoins le ministre en charge des transports le mardi 15 novembre. La commission se prononcera sur le projet de loi immédiatement après.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. Le texte que vous examinerez prochainement est en outil technique qui permettra de mieux mettre en œuvre le projet « *Voies navigables 2013 – Relance pour la voie d'eau* », adopté par le conseil d'administration de VNF le 6 octobre dernier. Il vise essentiellement à transférer à VNF des personnels du ministère du développement durable qui travaillent pour l'établissement public.

Je suis arrivé à la présidence de VNF il y a moins de trois ans. J'ai été surpris de constater que 10 % seulement des effectifs employés au quotidien pour entretenir, développer et aménager les canaux et réseaux de voies d'eau en France – quelque 6 200 kilomètres dont VNF a la charge – étaient salariés de cet établissement public industriel et commercial. Les neuf-dixièmes restants, soit 4 500 personnes, relèvent du ministre chargé du développement durable et, sur le territoire, des préfets. Le directeur général, M. Papinutti, n'a donc pas d'autorité directe sur ces agents. Certes, les choses fonctionnent ainsi depuis deux décennies. Mais il est surprenant que le responsable d'un établissement ne puisse transmettre ses instructions à l'ensemble de son personnel.

VNF, qui a donc été créé en 1991, est confronté aujourd'hui à une évolution de son activité. Il faut s'organiser en conséquence. C'est tout l'objet du projet de loi qui vous sera soumis. Je vais brièvement exposer les objectifs de VNF à court, moyen et long terme afin que chacun comprenne l'opportunité d'un changement institutionnel.

Le projet « *Relance pour la voie d'eau* » a été élaboré en concertation avec les personnels, les organisations professionnelles et les associations. Il est la déclinaison du Grenelle de l'environnement sous trois aspects : le développement du trafic fluvial d'abord, l'offre de services et la structuration du réseau des canaux ensuite, le respect de la logique du développement durable enfin.

Développer le trafic, c'est répondre à l'objectif assigné de 25 % de fret non routier en 2022. Ceci conduit à doubler la part modale du fluvial : si l'on considère l'ensemble du territoire français, il représente aujourd'hui 3,7 % du trafic de marchandises ; si l'on s'attache uniquement à l'espace desservi par des canaux susceptibles d'accueillir du trafic de marchandises, ce chiffre passe à 8 %. Au regard des exemples des pays voisins, qui utilisent les fleuves au quotidien depuis longtemps, l'objectif du doublement me semble tout à fait raisonnable. Du reste, le trafic fluvial de marchandises ne cesse d'augmenter depuis vingt ans. En 2010, il a progressé de 9 % dans un contexte de baisse générale des échanges. L'année 2011 sera moins satisfaisante du fait de la crise, mais nous avons bon espoir d'atteindre nos objectifs.

En matière de trafic, nous souhaitons porter nos efforts sur le réseau à grand gabarit. En effet, nous n'en sommes plus à la péniche de *L'homme du Picardie*, même si le réseau connexe accueille encore des navires de type Freycinet. Le transport fluvial d'aujourd'hui, ce sont des pousseurs et des convois de marchandises de 180 mètres.

Enfin, nous devons veiller à établir avec les grands ports français une meilleure coordination, ce qui passe par une desserte améliorée et par une stratégie concertée. C'est déjà le cas avec les grands ports maritimes puisque VNF siège au sein de leur conseil de surveillance.

Le deuxième objectif consiste à faire évoluer l'offre de services. Nous devons réadapter notre organisation pour mieux répondre aux enjeux actuels. Sur le grand gabarit, il faudra être en mesure de faire fonctionner les écluses vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Je ne donnerai qu'un seul exemple : dans la région parisienne, un grand groupe alimentaire envisage de desservir ses magasins par voie fluviale pour transporter des marchandises de nuit, lorsque la circulation de camions est interdite dans la capitale. Il faut que nous puissions satisfaire cette attente.

Nous devons également assurer et sécuriser la gestion hydraulique du réseau et les usages de l'eau. En dépit des efforts de mon prédécesseur, François Bordry, nous subissons les conséquences du manque d'investissements consentis dans le passé. Il faut mettre à niveau les équipements, renforcer les berges et tant d'autres aménagements.

Enfin, nous souhaitons accompagner le développement des territoires et de l'économie touristique. Les fleuves et les canaux, qui irriguent les grandes agglomérations, ont repris totalement leur place dans l'aménagement local. Quant

au tourisme fluvial, il a beaucoup évolué : des sociétés françaises particulièrement performantes organisent des croisières sur des paquebots de 110 mètres de long, comme le font depuis longtemps les opérateurs d'Europe de l'est.

Pour construire une offre globale, il faut avoir la capacité de moduler les horaires et les modalités d'accès. Nous allons donc déterminer des catégories de canaux différentes, en fonction du trafic. Si la présence de personnel sera assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre sur une partie du réseau, elle sera effective à la demande sur les canaux peu fréquentés et à caractère exclusivement touristique.

La qualité du service est directement liée à la qualité des ouvrages. C'est la raison pour laquelle nous procédons à des investissements sur les ouvrages majeurs – barrages, écluses. Il faut améliorer la garantie des mouillages et le service rendu aux usagers. À certains endroits, en effet, les plates-formes d'accueil ne sont pas suffisamment sécurisées et l'information n'est pas assez rapide. Il peut même être difficile de résoudre des problèmes élémentaires de traitement de déchets, d'accès à l'eau et de distribution d'électricité.

Je l'ai dit, le réseau à grand gabarit est notre priorité. Il représente 2 000 kilomètres sur les 6 200 dont nous avons la charge – les 2 000 restants ayant fait l'objet d'une décentralisation. Viennent ensuite les voies connexes, en relation directe avec le grand gabarit, qui ont une activité intéressante. Il y a enfin le réseau à exploitation saisonnière qui concerne le fluvial touristique. Dans ce dernier cas, nous envisagerons de procéder à une décentralisation comme le permet la loi de 2004. À cet égard, l'expérimentation en cours en Bourgogne s'achèvera en 2012. J'espère qu'elle aura donné satisfaction à la région et qu'elle débouchera sur un transfert définitif. Lorsque le caractère touristique prédomine, l'intérêt local surpasse l'intérêt national.

Tous ces objectifs impliquent des investissements. Ils atteindront 840 millions d'euros sur la période 2010-2013, hors les crédits concernant la décentralisation en Bourgogne et les grands projets comme Seine-Nord. Sur cette enveloppe, 645 millions d'euros seront affectés à la remise en état et à la modernisation du réseau existant, et 200 millions d'euros au développement du réseau, notamment à grand gabarit. Je me félicite de la décision de l'État d'investir davantage : alors que sa contribution s'élevait à 50 millions d'euros jusqu'en 2010, nous avons bénéficié de 70 millions supplémentaires en 2011 – une part provenant de l'augmentation de la taxe hydraulique, recette première de VNF, et l'autre de crédits de l'AFITF. À ces capacités nouvelles d'investissement s'ajoutent nos partenariats avec les régions. Nous avons l'ambition de réaliser 2 milliards de travaux à l'horizon 2018, ce qui a été programmé dès cette année.

Il convient de mettre nos moyens en adéquation avec l'augmentation du trafic et l'amélioration escomptée de la performance. À cet égard, nous nous félicitons de l'implication des collectivités territoriales, qui interviennent parfois sur le réseau à grand gabarit mais aussi sur des réseaux à exploitation saisonnière. C'est sur ces derniers que nous attendons d'autres développements.

Il nous faudra moderniser l'exploitation, par exemple en automatisant les ouvrages de petit gabarit. C'est prévu à l'horizon 2013-2015. Nous avons encore des équipements anciens, voire vétustes, nécessitant un maniement manuel, ce qui ne va pas sans poser des problèmes de sécurité. Il faut corriger cette obsolescence. Nous avons précisément mis en œuvre un programme de reconstruction des barrages à aiguille, qui ont parfois plus de quatre-vingts ans. J'indique, au passage, que l'aspect environnemental n'est pas oublié puisque chaque nouveau barrage s'accompagne d'une passe à poissons, cofinancée avec les Agences de l'eau. Enfin, nous développons la téléconduite sur le réseau à grand gabarit et à proximité des barrages, avec une échéance à horizon 2018.

À côté de l'entretien et du développement du réseau existant, il y a les grands projets. Le canal Seine-Nord Europe est en phase de dialogue compétitif depuis le 6 avril dernier. En ce qui concerne la mise à grand gabarit de l'amont de la Seine, le débat public a commencé ; pour le canal Saône-Moselle/Saône-Rhin, fruit du Grenelle de l'environnement, le débat public sera ouvert en 2013. Quant au canal du Rhône à Sète, il fait l'objet d'investissement. Enfin, nous avons changé 42 barrages dans le Nord-Pas-de-Calais pour accompagner l'ouverture du canal Seine-Nord. Les bateaux pourront ainsi passer avec deux niveaux de conteneurs. La conteneurisation a changé la donne : elle a amené de nouveaux clients et elle nous a obligés à procéder à des adaptations techniques pour passer sous des ponts initialement conçus pour des bateaux classiques.

Au-delà de tout cela, nous avons pour volonté de préserver l'environnement et la biodiversité. C'est notre troisième objectif. VNF a participé aux trames verte et bleue, ainsi qu'au rétablissement de la continuité écologique sur la Seine, la Meuse, ou encore l'Yonne. Nous avons programmé 100 millions d'euros d'investissements dans ce domaine.

Il nous appartient de protéger le patrimoine. À cet égard, chacun le sait, les platanes du canal du Midi sont actuellement victimes du virus du chancre coloré, et nous allons être conduits à abattre 42 000 arbres. Il faut trouver des essences susceptibles de remplacer le platane pour garder intacte la beauté du site et, surtout, mobiliser des financements pour une opération estimée à 200 millions d'euros. D'autres que VNF devront prendre part au tour de table : les collectivités territoriales concernées par le développement touristique du canal du Midi, mais aussi d'autres contributeurs. Mme Kosciusko-Morizet prévoit une opération de mécénat. Il faut choisir les nouvelles essences pour pouvoir replanter très vite et maintenir le site en état pour les générations futures.

Enfin, en matière d'hydroélectricité renouvelable, des synergies doivent être développées avec les Agences de l'eau et les associations.

Le projet de loi qui vous est présenté a fait l'objet d'une longue concertation. Dans le cadre des manifestations organisées pour les vingt ans de l'établissement, j'ai eu l'occasion, à de très multiples reprises, de m'entretenir avec le personnel de l'État mis à la disposition de VNF. Alors qu'il s'habille VNF,

qu'il monte dans une voiture VNF, qu'il occupe des locaux VNF, ce personnel n'est pas VNF sur le plan statutaire. Grâce au projet de loi, l'établissement aurait sous son autorité l'ensemble des 4 500 agents de l'État mis à disposition.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. L'idée fondamentale de la réforme consiste à regrouper les personnels des services navigation relevant du ministère de l'écologie, hors missions régaliennes, et les 360 salariés de VNF, au sein d'un établissement public unique. VNF, qui était un établissement public industriel et commercial, deviendrait donc un établissement public administratif avec 4 500 agents de droit public.

Le débat et la concertation ont amené à revenir sur le statut et les missions confiées à VNF. Nous avons fait un travail de fond sur la présentation des missions de gestion hydraulique et les objectifs du Grenelle sur la biodiversité. Nous avons suggéré de mieux intégrer la valorisation du domaine dans la loi.

S'agissant des fonctions régaliennes, nous avons conservé la gestion de l'exploitation. Le gestionnaire de l'infrastructure doit disposer d'une petite police lorsqu'un bateau se présente, par exemple, dépourvu des éléments de sécurité réglementaires. Les services seront à la disposition du préfet en cas de crise, l'État devant pouvoir reprendre la main pour assurer une coordination efficace.

En ce qui concerne la gestion des personnels, le Sénat a prévu une représentation unique pour les sujets concernant les deux types de salariés, et deux formations particulières pour les agents de droit public et les salariés de droit privé. Cela correspond presque aux missions actuelles du comité d'établissement. Cela répond également à la demande très forte des salariés de droit privé de conserver leur identité – l'Office national des forêts a d'ailleurs adopté un système comparable pour respecter l'histoire des uns et des autres. Le régime de réduction du temps de travail adopté par le ministère sera maintenu, au plus pendant trois ans, pour tenir compte des accords actuels. Des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail seront immédiatement mis en place. Enfin, chacun gardera son statut, il n'y aura pas de mobilité géographique forcée des agents, et les rémunérations seront garanties.

Par ailleurs, le domaine public ne sera pas transféré à VNF. Le sujet est complexe et les organisations syndicales n'y étaient pas favorables. Le choix a été différent ailleurs, pour le Port autonome de Paris par exemple.

Je terminerai par un exemple. Il y a quinze jours, j'ai organisé un séminaire avec les agents s'occupant de la sécurité, domaine dans lequel VNF doit prendre toutes ses responsabilités. Mais lorsque je me suis rendu sur un chantier, trois jours après, j'ai pu constater que les plans de prévention n'étaient pas mis en œuvre. J'ai donc demandé l'arrêt immédiat des travaux. Cela montre le décalage entre la chaîne hiérarchique classique et la chaîne fonctionnelle. Il importe de clarifier les choses au regard des nouveaux objectifs et des recettes

supplémentaires dont nous allons disposer. Tel est l'objet principal du projet de loi.

M. Yanick Paternotte. La réforme de VNF est bonne parce qu'elle n'est faite ni dans l'urgence ni sous la pression. Son élaboration a été guidée par la raison, dans l'enchaînement du Grenelle de l'environnement et à la suite de la prise de fonctions de l'excellent président Alain Gest, qui reste l'homme de Picardie. (*Sourires*)

Le projet de loi donne des orientations et des moyens ; il traite, pour l'essentiel, de l'harmonisation du statut des personnels. Un chapitre est néanmoins consacré aux différentes possibilités de diversification, dont l'énergie. La pression dans les écluses peut en effet générer de l'énergie hydraulique. Pouvez-vous faire le point sur l'énergie d'ores et déjà produite ou que vous avez l'ambition de produire à terme ? *Quid* des plates-formes multimodales ? Il faudra en créer de nouvelles si nous voulons respecter les objectifs du Grenelle.

Mme Françoise Branget. Désignée par la commission pour rapporter le projet de loi, j'espère qu'il sera rapidement examiné en séance publique.

La France, bien que disposant de 8 500 kilomètres de voies navigables, a perdu la culture du fluvial, contrairement à nos voisins européens. Mais, au travers du Grenelle de l'environnement, notre pays a pris toute la mesure du potentiel formidable de développement de la voie d'eau comme moyen de transport terrestre, particulièrement adapté pour acheminer des marchandises avec un minimum d'énergie. Le travail à accomplir est considérable au regard de notre réseau, de son manque de cohérence, de son mauvais état, de son faible développement, des trop nombreuses années passées dans l'oubli.

Le projet de loi est un texte technique limité à l'organisation du mode d'exploitation des voies navigables. Certes, il ne va pas révolutionner le transport fluvial, mais il est indispensable pour accompagner le développement de ce mode de transport. VNF, qui a été créé il y a vingt ans sous la forme d'un EPIC, emploie des salariés et des agents de l'État, ce qui ne va pas sans poser des difficultés au regard de la gestion et de ses responsabilités. Nous en convenons.

Dans un accord-cadre négocié avec les personnels et le Gouvernement, il avait été question d'adopter un nouveau nom, « Agence nationale des voies navigables ». Quel est votre avis sur ce point, le Sénat ayant préféré conserver le nom de VNF ?

Que pouvez-vous dire de la cartographie des emplois et de la mobilité géographique qui préoccupent les agents de l'État ? Que pensez-vous de l'accord qui a été trouvé au Sénat sur la représentation des personnels au sein du comité technique ? Est-il viable en l'état ?

Sur le financement, le Gouvernement va investir 840 millions d'euros sur la période 2010-2013 et les recettes provenant de la taxe hydraulique représentent

30 millions d'euros en année pleine. Quelles conséquences aura l'évolution votée dans le projet de loi de finances pour 2012 ?

Le texte ne réglera pas tout. Il faudra concevoir une meilleure articulation du transport de fret sur l'ensemble du réseau et prévoir la mise en cohérence avec les infrastructures portuaires, routières et ferroviaires. Ce texte est un outil : il accompagne la volonté politique née du Grenelle de l'environnement. Le projet Seine-Nord est structurant mais qu'en sera-t-il du véritable maillage inter-bassins sur le territoire français ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le président, pouvez-vous nous apporter des précisions sur la propriété du réseau ? VNF gère aujourd'hui 6 200 kilomètres, d'autres secteurs étant sous la responsabilité de l'État et de la Compagnie nationale du Rhône. Ce schéma sera-t-il maintenu ?

S'agissant de la biodiversité et de la production de l'énergie, existe-t-il des équipements hydroélectriques ? Concernant l'utilisation de la voie d'eau, note-t-on des conflits entre le fret et l'irrigation agricole ou les usages industriels ? Ont-ils été identifiés ?

M. Stéphane Demilly. La voie d'eau ne représente que 3,7 % du fret total français contre 10 % pour le rail et plus de 80 % pour la route. Pourtant, ce mode de transport ne manque pas d'atouts, en termes écologiques, économiques et de sécurité. Ainsi, le convoi fluvial de 4 400 tonnes qui circulera à horizon 2016 sur le canal Seine-Nord Europe représentera l'équivalente de quatre trains de marchandises et de 220 poids lourds.

Monsieur le président, en quoi la transformation de VNF en « Agence nationale de voies navigables » permettrait-elle de piloter de façon encore plus efficace la réalisation du canal Seine-Nord Europe ?

Y aura-t-il des modifications dans la ventilation des modes de financement de l'Agence ?

J'ai reçu de nombreux courriers et courriels des personnels de VNF et du ministère des transports me faisant part de leurs inquiétudes et de leurs interrogations. Quelles réponses pouvez-vous leur apporter ?

M. Daniel Paul. Ce débat est identique à celui que nous avons connu sur le réseau ferroviaire. Ici, il est également question d'incurie en matière d'investissement et de maintenance, d'un réseau très marqué par l'obsolescence de ses installations. Seul le projet Seine-Nord prévoit le développement du grand gabarit alors que tout le monde s'accorde sur la nécessité de révolutionner les voies navigables au niveau européen. Les ports de Rotterdam, d'Anvers et de Hambourg sont probablement mieux préparés car ils ont consenti les efforts nécessaires depuis longtemps.

Monsieur le président de VNF, vous annoncez 800 millions d'euros sur les deux ou trois années à venir, 2 milliards d'euros pour les six ou sept ans prochains. Chiche ! Mais quel engagement pouvez-vous prendre tenu de la situation du pays ? Quelle est la valeur de vos annonces alors que vous ne voulez pas aller vers d'autres types de financements – et j'exclus les partenariats public-privé ?

Par ailleurs, quelles sont vos autres ambitions en matière de développement du trafic fluvial ? Au Havre, nous sommes très intéressés par le projet relatif à l'amont de la Seine.

Enfin, êtes-vous prêt à conserver le texte issu du Sénat en l'état ? Avez-vous au contraire l'intention de revenir sur des dispositions qui ont été adoptées au Sénat et de refuser toute évolution supplémentaire ?

M. Jean-Marie Sermier. VNF est mort, vive le nouveau VNF ! Le personnel de l'établissement sera assermenté pour assurer la police concernant les trafics et la navigation. Le sera-t-elle également pour assurer la police de l'eau ?

S'agissant des infrastructures, et plus particulièrement du canal Saône-Moselle/Saône-Rhin, il y a la variante « Françoise Branget » (*sourires*) : Saône-Rhin par le nord de la Franche-Comté. Pouvez-vous m'assurer que cette variante n'impacterait ni Dôle ni Besançon ?

Enfin, l'usine chimique Solvay, située à Tavaux, est à dix kilomètres d'un canal qu'il conviendrait de moderniser pour le connecter au réseau à grand gabarit. Pouvez-vous lancer une étude à cet égard ?

M. Philippe Duron. Le trafic fluvial a progressé considérablement sur certains axes ces dix dernières années. Je pense notamment à la Seine. On mesure aujourd'hui la pertinence de ce mode de transport. VNF est devenu un acteur reconnu et incontournable. Ce projet est un texte de cohérence et de modernisation qui traite à la fois du statut de l'entreprise, de la gouvernance et de la police. Il est regrettable que nous n'ayons pas saisi cette occasion pour faire ce que Françoise Branget a appelé la « grande loi fluviale ». Le choix privilégié est moins ambitieux, mais peut-être plus réaliste.

Comment conserver l'identité de VNF si l'on change son nom et, surtout, si l'on accueille des personnels beaucoup plus nombreux que ceux qui ont construit cet établissement depuis vingt ans ?

VNF a fait une très belle opération de valorisation dans la région lyonnaise. Il aurait été intéressant de transférer le domaine au nouvel établissement public administratif pour lui permettre de poursuivre dans cette voie, au niveau de la logistique et dans le cadre d'opérations combinées avec les grandes agglomérations.

M. Daniel Fidelin. On ne peut que se réjouir que vous souhaitiez améliorer la desserte des grands ports. La voie d'eau est très importante pour le développement du port du Havre, notamment dans le cadre du projet Axe Seine et Grand Paris. Quel est le trafic actuel sur la Seine ? Quels sont les objectifs prévus ? Avec quels moyens ? Quels projets envisagez-vous pour la desserte du port du Havre ?

M. Philippe Plisson. Les agents de VNF et ceux du ministère ont reçu la garantie de garder leurs droits avec le changement de statut de l'établissement public. Les futurs recrutements se feront donc sur statut VNF. Dans ce cadre, les contractuels relèveront-ils du droit privé ou du droit public ? Si la logique veut des agents publics pour un établissement public à caractère administratif, pourquoi ne pas titulariser les salariés de droit privé de VNF ?

M. Martial Saddier. Les élus de la montagne soutiennent avec force VNF et son objectif de doubler le transport fluvial pour éviter les arcs alpin et pyrénéen, obstacles naturels entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. Les vallées ne peuvent que se réjouir d'une diminution annoncée du trafic de poids lourds.

Quel est l'état d'avancement de la mise aux normes par rapport à la directive-cadre sur l'eau ? Le bon état écologique de l'eau est un corollaire aux investissements de VNF.

M. Christophe Bouillon. La bataille de la mer se joue sur terre : plus des deux tiers des conteneurs destinés à notre pays entrent en effet par les ports d'Europe du nord puis transitent par la route vers notre territoire. Nos ports maritimes ne disposent pas, en effet, des dessertes fluviales et ferroviaires adaptées pour amener les marchandises au plus près des lieux de consommation. L'utilisation du réseau fluvial pour les transports de conteneurs représente 30 % du trafic de Rotterdam et 32 % pour Anvers, contre 4,7 % à Marseille et 9 % pour Le Havre.

Notre voie d'eau est pourtant un atout exceptionnel : 8 500 kilomètres, c'est 22 % du réseau européen, dont 2 600 kilomètres dédiés au fret. C'est également un atout pour réduire notre dépendance énergétique et promouvoir un mode de transport fiable et peu polluant. Un convoi fluvial peut convoyer jusqu'à 352 conteneurs, contre 80 pour un train et 2 pour un poids lourd. C'est encore un atout pour favoriser l'aménagement du territoire, développer notre potentiel touristique et protéger la ressource en eau ainsi que la biodiversité. Encore faut-il avoir les moyens de ces ambitions. Selon VNF, 66 % des barrages et 54 % des écluses sont en très mauvais état. Il est urgent de procéder à des réfections. Il convient également de répondre aux normes internationales, d'accroître la capacité et les gabarits du réseau principal, et d'assurer la sécurisation des voies.

Tout cela nécessite des moyens financiers importants. Vous avez parlé de 2 milliards d'euros sur plusieurs années. Le relèvement de la taxe hydraulique et la contribution de l'Agence de financement des infrastructures terrestres et

ferroviaires n'y suffiront pas. Imaginez-vous d'autres sources de financement pour atteindre les objectifs que vous avez décrits et auxquels nous souscrivons ?

M. Yves Albarello. Même s'il a augmenté de 10 % entre 2000 et 2010, le trafic fluvial reste beaucoup plus faible en France qu'en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas. Votre programme d'investissement est ambitieux. Permettra-t-il de conquérir de nouvelles parts de marché ?

Le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif d'augmentation de 25 % du trafic fluvial d'ici à 2015, et une hausse de la part du fret non routier et non aérien de 14 à 25 % pour 2022. Pensez-vous possible d'atteindre ces objectifs ?

M. Jacques Kossowski. Les métiers liés au transport de fret sont-ils en expansion ? Existe-t-il des débouchés dans cette filière ? Si oui, sont-ils suffisamment valorisés aux yeux des jeunes ? Quels types de formation pourrait-on leur proposer ?

Mme Claude Darciaux. Nous sommes évidemment d'accord pour multiplier par deux le trafic fluvial qui ne représente aujourd'hui que 8 % du trafic de marchandise. Pour alimenter le chantier de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône avec des matériaux provenant d'une carrière située à quelques kilomètres du chantier et desservie par un canal, il aurait néanmoins fallu déboursier un supplément de 300 000 euros. Comment comptez-vous juguler le surcoût lié au transport fluvial de marchandises ?

M. Jacques Le Nay. Certaines voies navigables sont-elles concernées par des espèces végétales invasives qui pourraient constituer une entrave à la navigation et à la pratique de la pêche en eau douce ?

M. Antoine Herth. Il suffit de regarder une carte de l'Europe des voies navigables pour constater que les réseaux sont très différents entre le Nord et le Sud. Il manque un maillon entre le bassin du Rhône et ceux du Rhin et du Danube, d'où l'importance de la liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin. Le débat public nous éclairera sur ce qu'il convient de faire.

S'agissant du financement, il faudra certainement inventer un nouveau modèle. *Quid* des versements nationaux ? Des dotations européennes ? Comment assurer l'internalisation des coûts externes pour mettre en œuvre des maquettes financières nouvelles, propres à ce type de projet ?

M. André Vézinhét. Je souhaiterais avoir des précisions sur l'échéancier envisagé s'agissant du canal du Rhône à Sète ? Cela aura une incidence sur le projet de doublement de l'autoroute A9. Par ailleurs, que prévoyez-vous pour l'utilisation des voies de halage par les deux roues ?

M. Arnaud Richard. Je salue la qualité du travail de l'équipe formée par Alain Gest et Marc Papinutti. Nous avons pu le constater hier encore, à Conflans-

Sainte-Honorine, à l'occasion de la signature d'une convention entre VNF et la Gendarmerie nationale.

Ce projet est essentiellement un texte de cohérence et d'organisation. Il est important pour la voie d'eau, même si ce ne sera pas la loi du XXI^e siècle. Va-t-on en rester aux dispositions du Sénat ou irons-nous plus loin ?

Nous sommes tous très attachés au projet visant à créer des autoroutes fluviales en France, notamment grâce au canal Seine-Nord. Où en est le dialogue compétitif ? A-t-on reçu des offres ? Au-delà, quelles perspectives voyez-vous s'ouvrir au bateau du futur sur ces autoroutes ?

Je terminerai par deux propositions. D'une part, il est nécessaire, selon moi, de créer une interprofession du fluvial sous forme de branche ou de filière. D'autre part, à l'heure où la concurrence est de plus en plus rude, il paraît intéressant de créer un observatoire des marges et des prix.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. Certes, ce n'est pas le texte du XXI^e siècle. Mais je préfère voir le verre à moitié plein qu'à moitié vide, et je note qu'on n'a jamais accordé autant de moyens au secteur fluvial. Je constate aussi que des investissements et de grands équipements sont programmés. Je l'ai dit, ce projet n'est qu'un outil technique de gestion de l'établissement qui permet de passer à une deuxième phase. Va-t-on en rester là ? C'est au ministre qu'il appartiendra de répondre. Je ne veux pas sortir du cadre de la mission qui m'est confiée en tant que président de VNF.

Quatre plates-formes multimodales sont d'ores et déjà prévues sur le canal Seine-Nord, monsieur Paternotte. Nous participerons à d'autres réalisations lorsque des entreprises installées au bord du canal seront susceptibles de développer leurs activités. Des collectivités territoriales, telle l'Oise, prennent également des initiatives en ce sens.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. Quarante-trois ports fluviaux sont sous gestion VNF. Ils sont concédés par l'État. Nous essayons d'avoir une vision globale sur chacun des bassins. Nous avons travaillé avec le préfet de région dans le Rhône pour instituer un comité des ports fluviaux incluant les ports maritimes. Je sais qu'Antoine Rufenacht nourrit la même ambition pour la Seine. Le préfet de l'Alsace travaille dans le même sens sur les ports rhénans, avec toutes les difficultés liées à la différence des statuts puisqu'il y a deux concessions. La loi prévoit en outre que, sur les axes magistraux, les ports ne sont pas décentralisables. Les préfets s'emploient à mettre en œuvre la coordination réclamée. VNF fait tout pour conserver les lieux où le trafic est important, tout en s'efforçant d'en faire émerger de nouveaux.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. S'agissant de la dénomination de l'établissement public, une nouvelle appellation était effectivement envisagée. C'était la conséquence du dialogue avec les représentants des agents de l'État. Mais la position du Sénat me paraît sage : il suffit de faire

évoluer le statut de l'établissement. Il ne me semble pas cohérent de changer le nom de VNF l'année de son vingtième anniversaire. En outre le coût de l'opération ne serait pas négligeable.

S'agissant du réseau, celui-ci appartient à l'État. Sur les 8 400 kilomètres, 6 200 sont gérés directement par VNF. Les autres intervenants sont l'État lui-même et la Compagnie nationale du Rhône. Cet équilibre n'est pas remis en cause.

Stéphane Demilly, le projet Seine-Nord Europe est un partenariat public privé. C'est le candidat retenu en 2012 qui aura, non seulement le marché, mais également la gestion de la réalisation du projet. La réorganisation de VNF n'a pas d'implication directe sur Seine-Nord : elle permettra, de notre point de vue, un meilleur fonctionnement de l'établissement qui participera à la gestion des plates-formes multimodales du canal. Quant au mode de financement de l'établissement, il ne changera pas *a priori*.

Je confirme à Daniel Paul qu'il s'agit bien d'un engagement de 840 millions d'euros. Sur les 600 opérateurs de l'État, je n'en connais pas beaucoup qui, en 2011, bénéficient d'augmentation de leurs recettes. Un accord a été trouvé pour l'AFITF. La taxe hydraulique sera bel et bien augmentée. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas tenir les engagements que nous avons pris. Si nous parvenons à passer de nouvelles conventions avec les collectivités territoriales, nous pourrions faire davantage.

Je vous confirme que le débat public est déjà lancé en ce qui concerne le projet de Seine amont.

Monsieur Sermier, concernant le canal Saône-Moselle/Saône-Rhin, l'établissement s'en tient scrupuleusement au texte voté par le Parlement, qui est le fruit d'un savant équilibre. Nous mettons en œuvre les études permettant de comparer les deux options de manière équitable. Ensuite, le projet prendra en compte les problèmes d'environnement pour ne pas se heurter à l'obstacle qui a conduit à l'abandon du canal Rhin-Rhône, il y a quatorze ans. S'agissant du financement, le projet est évalué à quelque 12 milliards d'euros : 250 kilomètres, avec une topographie très différente de celle que l'on rencontre lorsqu'on traverse l'Ile-de-France, la Picardie ou le Nord-Pas-de-Calais. Comme le disait Antoine Herth, il faudra sans doute être imaginatif en termes de modalités de financement. S'agissant, enfin, du canal desservant l'usine de Solvay, nous avons bien noté la difficulté.

En réponse à Philippe Duron sur le domaine, il est exact qu'à l'origine le domaine public fluvial, qui appartient à l'État, devait être confié à l'établissement. À Lyon, nous avons mené à bien le projet *Confluence*, à la confluence de la Saône et du Rhône, à travers une filiale commune avec la Caisse des dépôts et consignations, qui a réaménagé le quartier en déshérence d'un ancien port. Nous avons identifié un certain nombre de sites qui pourraient faire l'objet d'opérations

comparables, quoique plus modestes. Mais il faudrait que le domaine nous soit confié, comme à Lyon il y a huit ans. En tout cas, nous en avons fait une bonne utilisation : les terrains placés sous la responsabilité de VNF étaient estimés à 500 000 euros, leur valeur atteint aujourd'hui 13 millions d'euros. En outre, alors que l'État demande à son opérateur de trouver d'autres recettes, il serait intéressant de pouvoir bénéficier du domaine public – même si j'admets que certains endroits nous intéressent plus que d'autres. Il appartiendra au ministre de vous répondre plus précisément.

Nous accepterions volontiers votre aide, monsieur Fidelin, pour mieux desservir le port du Havre. Il est clair qu'il faut accompagner l'axe Seine qui concentre la moitié du trafic fluvial français – 4 milliards de tonnes par kilomètre sur l'ensemble du territoire national. Nous avons donc intérêt à faire encore mieux.

S'agissant des autres sources de financement, nous estimons, monsieur Bouillon, avoir les moyens d'atteindre nos objectifs, clairement chiffrés et programmés dans le temps. Mais n'hésitez pas à nous faire part de toutes suggestions susceptibles de mobiliser des moyens supplémentaires.

Monsieur Richard, le dialogue compétitif sur le projet Seine-Nord est en cours. Le 9 décembre prochain, le comité consultatif se réunira à Lille. La procédure du partenariat public-privé est juridiquement très pointue et nous sommes obligés de respecter une forme de confidentialité sur les positions des uns et des autres. Le bateau du futur pourra être envisagé dans le cadre du Grand emprunt – le Président de la République y a fait référence. L'interprofession du fluvial est une idée qui chemine. Elle est notamment portée par une association que nous avons créée, Entreprendre pour le fluvial. Quant à un observatoire des marges et des prix, il présenterait sans doute un intérêt. Le député de Conflans-Sainte-Honorine a dû être sensibilisé au problème par les bateliers.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. L'établissement ne détient pas et ne détiendra pas la police de l'eau. Cette mission régaliennne reste de la compétence de l'État avec une organisation territoriale adaptée. La police de la navigation ne recouvre que la partie concernant la maîtrise des ouvrages. Quant à la police du domaine, elle relève déjà de VNF.

S'agissant des dépenses relatives aux salaires, il y aura un transfert en base sur le volume. Le nouvel établissement détiendra une masse budgétaire supplémentaire.

Concernant l'hydroélectricité, en modernisant nos ouvrages, nous avons besoin – c'est paradoxal – de plus d'énergie. Grâce aux barrages modernes, nous disposerons d'une production hydroélectrique que nous pourrions utiliser en partie ou que nous pourrions concéder. À terme, VNF devra récupérer plus d'énergie qu'elle n'en produit. Nous devons parvenir un jour à l'équilibre, quitte à avoir recours à du micro-éolien.

Sur la biodiversité, nous veillons à permettre aux poissons de remonter lorsque nous procédons à des réaménagements, même si ce n'est pas toujours facile.

Nous avons à cœur de remettre à niveau les ouvrages, notamment sur les axes stratégiques : c'est la première priorité d'investissement de l'établissement. Aux termes de la loi, nous agissons également de façon préventive. Pour conclure, je rappelle qu'en 2013, nous n'utiliserons plus de produits phytosanitaires sur aucun de nos ouvrages. Les huiles utilisées aujourd'hui sont d'ores et déjà biodégradables.

M. Philippe Plisson. Je n'ai pas eu de réponse sur le statut des agents.

M. Alain Gest, président de Voies navigables de France. Les agents garderont leur statut et leur niveau de rémunération.

M. Marc Papinutti, directeur général de VNF. S'agissant des nouveaux recrutements, nous sommes en concertation avec les organisations syndicales du ministère à propos de la cartographie des emplois. Il faut établir un bilan, puis débattre et négocier. Les recrutements passeront devant le conseil d'administration et le comité technique unique, avec possibilité de recruter tous types de salariés. Sur la cartographie, le débat est ouvert et les réunions vont commencer.

M. le président Serge Grouard. Je vous remercie, monsieur le président, monsieur le directeur général, pour vos interventions extrêmement intéressantes et précises.

II.— AUDITION DE M. THIERRY MARIANI, MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS, SUR LE PROJET DE LOI RELATIF À VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Lors de sa réunion du 15 novembre 2011, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, sur le projet de loi relatif à Voies navigables de France (n° 3871).**

M. le président Serge Grouard. Mes chers collègues, l'ordre du jour appelle l'examen du projet de loi relatif à Voies navigables de France. Ce texte a été adopté par le Sénat le 19 octobre dernier ; il devrait être examiné par l'Assemblée nationale en séance publique avant la fin de l'année.

Nous avons auditionné la semaine dernière notre collègue Alain Gest en sa qualité de président de Voies navigables de France. Je tiens à remercier Françoise Branget, notre rapporteur, d'avoir procédé à un nombre important d'auditions dans des délais contraints, ce qui lui a permis de proposer plusieurs amendements parmi la trentaine qui a été déposée.

Je donne la parole à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, pour qu'il nous présente ce projet de loi.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Le projet de loi relatif à Voies navigables de France, qui vous est présenté aujourd'hui, est une traduction concrète des engagements du Grenelle de l'environnement en matière de transports.

Il résulte en effet de la volonté, partagée avec les acteurs concernés, de renforcer le report modal vers la voie d'eau et de faire évoluer la part cumulée du fret ferroviaire et du fret fluvial de 14 % à 25 % du fret global à l'échéance 2022.

La France prend aujourd'hui la pleine mesure du formidable potentiel de développement du transport fluvial. Les excellents chiffres du trafic de fret fluvial en 2010, avec notamment une progression de 8,6 % des volumes transportés, le démontrent dans un contexte économique pourtant difficile. Ces résultats prouvent que le report modal devient chaque jour un peu plus une réalité. Nous pouvons nous en féliciter.

Comme vous le savez, le transport fluvial a franchi une première étape importante en avril dernier, avec le lancement du dialogue compétitif pour le canal Seine-Nord Europe, décidé par le Président de la République. Ce développement du réseau fluvial doit s'accompagner d'une réforme en profondeur du service public de la voie d'eau. En effet, Voies navigables de France, établissement public industriel et commercial créé en 1991 pour exploiter, entretenir, améliorer, développer et promouvoir les voies navigables, ne maîtrise aujourd'hui

qu'insuffisamment les moyens indispensables à sa gestion. Il exerce par ailleurs une autorité limitée sur les agents qui travaillent pour lui. L'établissement n'a que très peu la main sur sa propre organisation territoriale. Surtout, l'état des lieux du réseau impose des améliorations urgentes.

La réforme du service public de la voie d'eau, que nous avons engagée, est donc nécessaire et particulièrement attendue pour répondre aux besoins des professionnels français et européens. Elle implique non seulement d'accroître la compétitivité du transport fluvial et de disposer d'un réseau modernisé et fiabilisé, mais également de se doter, enfin, d'un opérateur complet disposant de moyens à la hauteur de ses ambitions.

C'est pourquoi la principale disposition du projet de loi vise à regrouper, au sein d'un même établissement public administratif de l'État, les 400 salariés actuellement employés par VNF et les 4 500 agents des services déconcentrés de l'État qui travaillent pour lui. L'ensemble des personnels sera regroupé sous l'autorité d'un directeur général. Ce dernier aura des pouvoirs de gestion et de recrutement étendus ; il pourra ainsi piloter efficacement l'établissement en disposant de l'autorité hiérarchique et de l'autorité fonctionnelle. Il aura également des compétences élargies en matière de rémunération et de formation, afin de lui permettre de développer une politique d'emploi à la fois adaptée à la spécificité des missions de la voie d'eau et valorisante pour les personnels.

Ce rapprochement permettra d'instaurer une véritable communauté de travail et d'unifier les compétences et les moyens au sein d'un nouvel établissement. Le nouveau statut présente l'avantage de maintenir, au bénéfice des agents de l'État concernés par le transfert, les garanties qui étaient les leurs auparavant, tout en gardant la possibilité de recruter des salariés de droit privé. Le Sénat a d'ailleurs suivi, sur ce point, la proposition du Gouvernement.

Concernant l'organisation de la gouvernance du futur établissement, le Gouvernement a tenu à maintenir une véritable unité de gestion en ne recréant pas deux structures parallèles au sein de ce nouveau VNF. Notre objectif est de faire prévaloir une culture commune, qui sera le ciment du nouvel établissement.

À cet égard, le dispositif qui figure désormais dans le projet de loi adopté par le Sénat respecte les orientations que nous avons négociées avec les partenaires sociaux. Il prévoit la constitution, à terme, d'un seul comité d'établissement, tout en respectant les statuts des salariés de droit privé et des agents de droit public.

Avec ce dispositif, le texte a atteint un point d'équilibre. Il préserve les intérêts des différentes catégories de personnels tout en évitant les risques d'inconstitutionnalité en matière de détermination collective des conditions de travail, prévue par le préambule de la Constitution du 27 octobre 1946.

Comme vous l'avez compris, l'État a mené une large concertation avec les représentants des personnels du ministère et de Voies Navigables de France. Il en

est ressorti un consensus sur le développement de la voie d'eau à laquelle tous sont extrêmement attachés. Cette concertation a également permis de veiller à ce que le projet de loi garantisse, à chaque catégorie d'agent, le maintien de son statut ou la conservation des stipulations de son contrat.

L'autre volet du projet de loi concerne les missions de l'établissement.

Ce projet de loi élargit en effet les principales missions de l'établissement afin d'affirmer sa contribution à la réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement en matière de transport fluvial, et ce en parfaite complémentarité avec les autres modes de transport. Le rôle de l'établissement en matière de gestion hydraulique est par ailleurs renforcé pour prendre en considération les enjeux liés au partage de la ressource en eau.

L'action sur le réseau secondaire a également été mise en avant, compte tenu du rôle majeur qu'il joue en matière d'aménagement du territoire et de préservation de l'environnement, grâce à sa vocation touristique. Sur ce point, les débats au Sénat ont permis d'enrichir le texte du Gouvernement.

Par ailleurs, dans la perspective d'accroître les ressources de l'établissement et de lui permettre de valoriser le domaine de l'État qui lui est confié, le projet de loi lui confère des compétences nouvelles afin qu'il puisse procéder, par le biais de filiales, à des opérations d'aménagement ou de développement complémentaires à ses missions.

Les sénateurs ont souhaité que ces filiales soient à capitaux majoritairement publics. Je souhaite souligner que ce n'est pas la position du Gouvernement qui n'envisage pas de restreindre les possibilités de financement. Cette obligation aurait en effet un impact non négligeable sur le nombre et l'ampleur des projets. Elle limiterait fortement l'effet de levier induit par la mobilisation de capitaux privés. En conséquence, le Gouvernement souhaite que votre commission examine avec attention cette possibilité, en prenant en compte les objectifs mêmes de la réforme. Je rappelle qu'il s'agit, avant tout, de permettre au nouvel établissement de prendre des initiatives au service du développement de la voie d'eau.

Vingt ans après la création de VNF – Alain Gest ne me contredira pas – il était temps d'avoir un établissement disposant des moyens lui permettant d'atteindre les objectifs du Grenelle de l'environnement et d'offrir un service de qualité, adapté aux attentes des usagers. Nous pouvons lui donner aujourd'hui tous les leviers pour ce faire.

Enfin, comme je l'ai dit précédemment, cette réforme est une condition nécessaire mais non suffisante pour un véritable développement de la voie d'eau. Il est également indispensable de moderniser et de sécuriser le réseau par des investissements adaptés.

Le niveau d'investissements était tombé à 50 millions d'euros annuels il y a dix ans. Il ne permettait plus de moderniser le réseau, lui faisait perdre des parts de marché par rapport à la route, et pouvait présenter un risque pour la sécurité des agents et des usagers. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a adopté un programme ambitieux d'investissements de près de 840 millions d'ici à 2014. C'est sans précédent. Il permettra de moderniser la voie d'eau et d'améliorer le service offert aux usagers. Ainsi, sur le grand gabarit, la navigation sera désormais possible vingt-quatre heures sur vingt-quatre, comme c'est déjà le cas chez nos voisins d'Europe septentrionale.

Concernant le réseau touristique, il s'agira de mettre en place une offre de service adaptée, qui tienne compte de la saisonnalité de ce secteur et de la réalité des besoins.

La mise en œuvre du programme d'investissements par VNF aura également un impact important sur les conditions de travail des agents et leur sécurité. Les barrages manuels seront progressivement remplacés. La remise en état des ateliers de travail, des bâtiments administratifs et des équipements de sécurité des ouvrages sera en outre poursuivie.

Cet effort s'ajoute au plan de relance portuaire, qui comprend un volet consacré à l'amélioration de la desserte fluviale de nos ports, ainsi qu'au projet de canal Seine-Nord Europe, investissement colossal de près de 4,2 milliards d'euros. Il reliera dans quatre ans, avec tous les avantages que représente le grand gabarit, le bassin de la Seine et les réseaux fluviaux du Nord de l'Europe.

Vous l'aurez compris, ce projet de loi constitue une étape cruciale dans la réforme des voies navigables. Je sais combien vous êtes nombreux, au sein de cette commission, à partager cette même ambition renouvelée pour le transport fluvial. L'examen de ce texte concrétise les efforts déployés, ces dernières années, pour améliorer et promouvoir la voie d'eau et favoriser le report modal, conformément au Grenelle de l'environnement.

Je sais que certains d'entre vous veulent profiter de ce vecteur législatif pour introduire des dispositions relatives à la création d'une interprofession dans le secteur fluvial. J'y suis pour ma part très favorable : les professionnels doivent s'organiser pour accompagner, à leur tour, l'ambition portée par le Gouvernement.

Il nous appartient aujourd'hui de nous doter d'un opérateur à même de nous placer au niveau de nos voisins, qui ont su démontrer tout le potentiel du réseau fluvial. Tel est l'objet de ce texte.

Mme Françoise Branget, rapporteur. Je ne vous présenterai pas à nouveau le projet de loi : M. Thierry Mariani l'a fait avec talent. La semaine dernière, nos échanges sur les voies navigables ont permis à chacun d'entre vous de connaître mon opinion.

La France, pourtant forte de 8 500 kilomètres de canaux, a laissé périlcliter la culture du fluvial, alors même que nos voisins d'outre-Rhin et européens en faisaient un atout majeur dans leur politique de transport.

La prise en compte de ce potentiel renouvelé est finalement assez récente. L'alternative à la route, jusqu'aux années 1990, misait presque exclusivement sur le ferroviaire. C'est ainsi que la desserte fluviale du port du Havre reste grandement perfectible. Toutefois, avec le Grenelle de l'environnement et ses deux lois de mises en œuvre que nous avons votées, la France a pris la mesure du potentiel formidable de développement de la voie d'eau comme moyen de transport terrestre, particulièrement adapté pour acheminer des marchandises sur de longues distances avec un minimum d'énergie et des rejets de gaz à effet de serre limités. Dois-je vous le rappeler ? Quatre fois moins d'énergie consommée, c'est quatre fois moins de CO₂ émis !

Le travail à accomplir demeure considérable en raison du manque de cohérence de notre réseau, de son mauvais état, de son faible développement et des trop nombreuses années passées dans l'oubli.

Beaucoup ont souligné, la semaine dernière, que ce projet de loi ne révolutionnait pas la voie d'eau française. C'est vrai, pour une raison simple : un développement fulgurant nécessiterait des sommes importantes que nous n'avons plus et un consensus général que nous atteignons rarement. Il n'est qu'à entendre les réactions hostiles des écologistes locaux quand est imaginée la création de nouvelles voies fluviales. Le souvenir du projet avorté reliant le Rhin au Rhône résonne encore douloureusement dans ma mémoire franc-comtoise. Ce constat ne nous empêche pas d'en faire un autre : sans même mentionner Seine-Nord, nous disposons d'un réseau existant particulièrement vaste et prometteur. En ne retenant que le grand gabarit, ce sont tout de même encore 1 800 kilomètres qui maillent le territoire français. Le réseau secondaire peut également servir à convoier du fret : mes travaux m'en ont convaincue.

Nous avons donc un potentiel important : il reste à le valoriser en exprimant sa pleine mesure. Je salue notre collègue Alain Gest et, à travers lui, tous les personnels qui œuvrent en ce sens au sein de VNF comme dans les services de l'État. Ils ne ménagent pas leurs efforts. Nous devons leur donner un outil efficace, propre à faciliter leurs actions. Cet outil, c'est le nouvel établissement public administratif que ce projet de loi propose d'instituer.

Notre commission examine ce texte après son passage au Sénat. Les sénateurs – les nouveaux sénateurs, devrais-je dire – ont modifié le projet pour y faire figurer, ce que je comprends, des marqueurs idéologiques par le biais de questions de structure de capital et de construction de logements. Nous pourrions les effacer et aller au « dernier mot ». À travers mes amendements, je proposerai plutôt une voie médiane propre à satisfaire chacun. Le développement des voies d'eau françaises ne doit pas reposer sur des querelles strictement préélectorales. Nous ferons un pas vers le Sénat ; j'ose espérer qu'il fera à son tour un pas vers

nous et que nous éviterons l'écueil d'une CMP conflictuelle – je compte sur vous à cette fin, mes chers collègues.

En ce qui concerne le cœur du projet de loi, c'est-à-dire le transfert d'agents publics de l'État au nouvel établissement public administratif VNF, je pense que le dispositif prévu permet à la fois de rassurer les fonctionnaires craignant une privatisation de leur activité, les salariés de droit privé redoutant une dilution de leur identité dans une culture publique et les pouvoirs publics à la recherche d'une plus grande cohérence dans la chaîne hiérarchique. Les usagers des voies d'eau ont d'ailleurs compris l'intérêt de cette réforme : ils lui ont exprimé un soutien unanime.

Restent quelques questions en suspens. Il y a celle du nom du nouvel établissement public, VNF ou Agence nationale des voies navigables. Le Sénat a opté pour la première solution. Nous aurons le débat, mais je pense que nous pourrions acter la persistance de la marque VNF.

Il y a aussi la question du domaine public fluvial, que le projet de loi confie à VNF en gestion, et que beaucoup suggèrent de transférer en pleine propriété. Je sais qu'il s'agit, pour certains, d'un symbole : c'est une orientation que nous pourrions soutenir.

Enfin, monsieur le ministre, les négociations avec les syndicats mentionnaient la perspective d'une cartographie des emplois et de réunions préparatoires avant le vote du projet de loi. À ma connaissance, le processus a pris du retard. Il est vrai que la loi n'est pas encore votée – nous sommes bien placés pour le savoir.

Mes chers collègues, je vous appellerai à voter en faveur de ce projet de loi institutionnel, tout en ayant conscience qu'il restera beaucoup à faire en ce qui concerne la politique de développement. Il faudra concevoir une meilleure articulation du transport de fret sur l'ensemble du réseau et prévoir la mise en cohérence avec les infrastructures portuaires, routières et ferroviaires. Ce texte est un outil : il accompagne une volonté politique. Il ne nous dit pas quel sera l'avenir de Saône-Rhin, de Saône-Moselle ni quelle progression de part modale induira Seine-Nord.

C'est néanmoins un préalable incontournable : c'est pourquoi je le soutiens.

M. Jean-Paul Chanteguet. Monsieur le ministre, à propos du projet Seine-Nord Europe, vous avez évoqué le dialogue compétitif. Pourriez-vous détailler à nouveau les financements et l'échéancier ?

La nouvelle agence pourra créer des filiales et prendre des participations pour valoriser son domaine, public et privé, et réaliser des opérations d'aménagement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci.

Pourriez-vous être plus précis sur cette orientation, qui fait l'objet d'un amendement du rapporteur ?

Nous serions également heureux de recevoir des informations sur le budget de cette future agence – nous avons évoqué la question au cours de l'audition d'Alain Gest.

Enfin, selon mes informations, trois des organisations représentatives auraient signé le protocole du 24 juin ; or j'ai lu que la CGT, la CFDT, UNSA et FO avaient voté contre. J'ai un certain mal à m'y retrouver ! Quelles organisations représentatives du ministère ont finalement signé ce protocole ?

M. Stéphane Demilly. Comme je l'ai dit mercredi dernier à M. Alain Gest, président de VNF, le groupe Nouveau Centre considère que ce texte répond à une logique d'efficacité, notamment en créant l'Agence nationale des voies navigables qui s'attaque enfin à l'éclatement de la gestion du domaine fluvial, préjudiciable à l'utilisation optimale de la voie d'eau. Aujourd'hui, en effet, la gestion du réseau fluvial est confiée à une multitude de partenaires. La majeure partie du domaine fluvial – 6 100 kilomètres sur les 8 500 – est confiée à l'établissement public VNF ; l'État en a conservé en gestion directe quelque 700 kilomètres et il a concédé à la Compagnie nationale du Rhône 330 kilomètres de voies navigables à grand gabarit. Par ailleurs, plus de 1 000 kilomètres à petit gabarit ont été transférés à des collectivités territoriales dans les années 1980 dans les régions Picardie, Pays-de-la-Loire, Bretagne et Poitou-Charentes. Enfin, la région Bourgogne s'est engagée jusqu'à la fin de 2012 dans une expérimentation de transfert de 574 kilomètres de voies d'eau. Bref, il faut parvenir à un pilotage plus cohérent et plus unifié de ce réseau fluvial.

Le 5 avril dernier, le Président de la République est venu lancer officiellement la procédure de dialogue compétitif du canal Seine-Nord Europe, à Nesle, dans la Somme. Vous y étiez, aux côtés de Nathalie Kosciusko-Morizet et de Jean-Louis Borloo. La remise des premières propositions a eu lieu le 24 octobre dernier. Dans l'attente des offres définitives des deux compétiteurs, prévues au cours de l'année 2012, il semble que l'échéance ait été repoussée de quelques mois. Ce projet est majeur pour la France et le Nord de l'Europe : c'est pourquoi les quatre régions concernées – Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Île-de-France et Haute-Normandie – se préparent, activement et dès maintenant, à l'arrivée de ce canal à grand gabarit qui est un véritable accélérateur économique pour les territoires traversés. Comment ce projet de loi permettra-t-il de piloter encore plus efficacement les grands projets d'infrastructures du XXI^e siècle ?

Ma deuxième question porte sur le renouvellement de la flotte de péniches. Je me réjouis de l'appel à projet lancé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ADEME – concernant les « Navires du futur » : les offres doivent être remises pour le 11 janvier 2012. Quels objectifs assignez-vous à la nouvelle Agence nationale des voies navigables dans l'accompagnement du nécessaire renouvellement de la flotte française ?

Ma dernière question concerne le réseau secondaire, dont le bon fonctionnement est indispensable à l'irrigation du canal Seine-Nord Europe, notamment pour augmenter la mise sur la voie d'eau des productions céréalières de l'est de la Picardie et de la Champagne-Ardenne. En quoi la création de la nouvelle agence permettra-t-elle d'accélérer la rénovation de ce réseau secondaire qui représente, rappelons-le, quelque 6 000 kilomètres sur les 8 500 de voies navigables en France ?

M. Daniel Paul. Monsieur le ministre, en dépit de ce texte, demeure le problème de l'investissement dans les voies navigables. J'ai le sentiment de me retrouver, toutes proportions financières gardées, dans une discussion portant sur le ferroviaire.

Je prends acte de l'augmentation significative des crédits alloués à la voie d'eau. Toutefois, ni la pérennité de ces investissements, ni la cohérence ou l'extension de notre réseau ne sont garanties. Des sommes importantes seront consacrées à rattraper le retard ou à maintenir l'existant : cela n'est pas suffisant pour respecter les engagements du Grenelle de l'environnement et se mettre au niveau qui, aujourd'hui, devrait être le nôtre. Pour les ports de la Basse Seine – Le Havre, Rouen, Cherbourg ou Dieppe – la voie d'eau n'est pas simplement complémentaire du ferroviaire : elle est un moyen écologique, qui peut être également rapide, de rejoindre le centre du territoire national et une grande partie du territoire européen.

Ce texte prend également acte des préoccupations des personnels : VNF devient un EPA – le Sénat a adopté la disposition – et les voies navigables demeurent la propriété de l'État, ce qui n'était pas écrit d'avance.

M. le ministre. Qui avait dit le contraire ?

M. Daniel Paul. Je ne parle pas de vous, monsieur le ministre, mais il y a eu un « avant vous » et il y aura un « après vous ». Qu'il soit inscrit dans la loi que les voies navigables demeurent la propriété de l'État me semble intéressant.

Le projet de loi préserve également les avantages collectifs et individuels des agents, quels qu'ils soient, et aucun d'entre eux ne se verra imposer une mobilité géographique. La relance concernera toutes les voies navigables et pas seulement celles qui sont dédiées au fret. L'engagement de l'État à investir quelque 840 millions d'euros pour la période 2011-2013 est également à noter, ainsi que celui de ne fermer aucune voie d'eau. Bref, la lutte paie ! Les personnels ont eu raison de faire pression, ce qui a permis d'aboutir à l'accord de juin dernier.

Je tiens à revenir sur deux amendements. Le premier, l'amendement CD 16 de madame le rapporteur, concerne les opérations d'aménagement, notamment de construction, connexes aux missions de l'établissement ou complémentaires de celles-ci. Pourquoi un tel amendement, qui vise notamment à substituer le plan local d'urbanisme au schéma de cohérence territoriale ?

Le second, l'amendement CD 11 présenté par nos collègues socialistes, vise à remettre en pleine propriété le domaine fluvial à VNF : pourquoi ?

Même si, je le répète, je prends acte des évolutions positives des derniers mois, je ne suis pas disposé à voter le texte en l'état. J'attends de connaître le sort qui sera réservé à nos amendements et les précisions qui seront apportées sur le contenu du texte que nous examinons.

M. Olivier Dosne. Ma question concerne le bouclage du financement de la réfection de la vanne secteur implantée sur la commune de Joinville-le-Pont, à l'écluse de Saint-Maur. Cette vanne est en effet destinée à protéger une dizaine de communes, allant de la Seine-Saint-Denis à Joinville-le-Pont, dans le Val-de-Marne : elle permettrait de faire baisser de soixante à quatre-vingts centimètres le cours de la Marne en cas de crue centennale. Il manquerait 200 000 euros, et il m'a été répondu que le fonds Barnier pourrait intervenir pour boucler le financement.

J'ai demandé à M. Alain Gest, il y a quelques jours, de venir visiter cette écluse, actuellement asséchée, afin de tester la vanne secteur avant l'arrivée de l'hiver, pour éviter d'éventuelles inondations. Comment, monsieur le ministre, pourriez-vous nous aider à boucler ce financement ?

M. Antoine Herth. Madame le rapporteur, permettez-moi de saluer, au nom du groupe UMP, le travail réalisé dans des délais très brefs. Il est vrai que le sujet vous passionne.

Monsieur le ministre, je rejoins votre analyse visant à donner suite au Grenelle de l'environnement, lequel a souvent été à l'ordre du jour de la Commission du développement durable. Je vous rejoins également sur la nécessité de parfaire le maillage des voies navigables à l'échelle européenne : le canal Seine-Nord Europe et, plus à l'est, la liaison Saône-Moselle ou Saône-Rhin devraient y contribuer.

L'arrivée du conteneur équivalent vingt pieds (EVP) a modifié, pour nos marinières, l'offre de matières transportables. Traditionnellement, en effet, le fret transporté par voie fluviale est composé essentiellement de vrac pondéreux – céréales, charbon, graviers, etc. Ce modèle ouvre de nouvelles perspectives : ce texte de loi permettra à VNF d'être pleinement actif sur le sujet.

Monsieur le ministre, pourquoi créer un établissement public administratif (EPA) alors que son caractère industriel et commercial (EPIC) semble évident ? Si un EPA peut, grâce à des dérogations, fonctionner comme un EPIC, pourquoi ne pas avoir créé directement un EPIC ?

Je me réjouis que le Sénat ait conservé l'appellation VNF, qui est désormais entrée dans les esprits, et je souhaite que nous fassions de même.

Je comprends que les organisations syndicales soient rassurées que le domaine fluvial reste à l'État qui est, effectivement, le mieux à même de garantir la pérennité du domaine fluvial. En revanche, qui est le plus capable de rassembler les fonds indispensables à l'entretien et à la modernisation des voies navigables ? Qui assurera le portage du passif ? Comment construire les nouvelles maquettes de financement ? La liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin sera directement concernée par le débat public sur la manière d'internaliser les coûts du transport. L'instauration d'un outil fiscal est nécessaire. Si le domaine fluvial appartient à l'État, celui-ci doit être au rendez-vous.

Par ailleurs, *quid* du domaine fluvial transféré aux régions ou à d'autres collectivités locales ? Sera-t-il transféré en l'état ? Sera-t-il préalablement remis à niveau avant d'être confié à une collectivité ? La question de l'état du domaine transférable est aussi importante que celle des personnels.

Enfin, monsieur le ministre, vous avez dit souhaiter avancer sur la question de la filialisation. J'avais, en accord avec le port autonome de Strasbourg, déposé un amendement en ce sens, mais il a été déclaré irrecevable. Si vous le souhaitez, vous pouvez le reprendre à votre compte.

M. Philippe Duron. Nul n'ignore la nécessité de moderniser la voie d'eau après l'amélioration des performances constatée depuis une décennie, amélioration qui doit beaucoup, n'en doutons pas, à la création de VNF et à sa gestion du réseau.

Ce texte est manifestement le résultat d'un travail important, lequel a permis d'arriver à un accord avec les personnels de droit public, qui représentent 93 % des effectifs, et ceux de droit privé. Vous avez élargi les compétences de Voies navigables de France, ce dont on ne peut que se féliciter puisque vous souhaitez que l'agence puisse jouer, dans la logique du Grenelle de l'environnement, un rôle en matière de biodiversité, de continuité environnementale et d'hydraulique.

La question des investissements a déjà été posée : comment seront-ils financés demain ? Comment achever la mise en cohérence du réseau fluvial avec les ports français, primordiale pour Le Havre et Marseille-Fos, en vue d'améliorer la performance des voies navigables ?

Vous avez annoncé des chiffres optimistes en ce qui concerne le financement de l'agence. Or, dans le même temps, on prévoit une réduction des moyens de l'agence de 28 millions pour 2012 et peut-être plus pour l'année suivante. Qu'en est-il également de la taxe hydraulique, qui risque d'être gelée ?

Enfin, les discussions avec les régions Midi-Pyrénées et Bourgogne révèlent que les conditions du transfert sont loin d'être satisfaisantes pour les collectivités territoriales : quelles précisions pouvez-vous apporter en la matière ?

M. le ministre. Madame le rapporteur, s'agissant de la cartographie des emplois, conformément aux engagements pris par l'État avec les agents des services de navigation, des directions départementales des territoires et de la mer et de VNF, une série de réunions a été organisée – la première s'est déroulée il y a deux semaines. Après plusieurs décalages de dates, demandés par les syndicats, les échanges doivent se poursuivre pour permettre une finalisation de la démarche d'ici au mois de mars 2012.

En ce qui concerne le projet de nouvelle liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin, en application des lois Grenelle, VNF est chargé de la préparation de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). Un comité de pilotage des études préparatoires a été mis en place. Les études sont en cours pour permettre l'association des différentes parties prenantes et du public. L'objectif est de saisir la CNDP l'année prochaine.

Monsieur Chanteguet, le coût global du projet de canal Seine-Nord Europe s'élève à 4,2 milliards d'euros courants, hors taxes, dans l'hypothèse d'une réalisation de 2011 à 2015. Ce calcul n'intègre pas les coûts d'aménagement des quatre plates-formes multimodales projetées à Cambrai-Marquion, Péronne, Nesle et Noyon, qui sont estimées à 200 millions. Un protocole d'intention a été signé le 11 mars 2009 avec les régions Île-de-France, Nord-Pas-de-Calais et Picardie, qui prévoit une contribution publique initiale de 2,1 milliards d'euros : 330 millions de l'Union européenne, 900 millions de l'État et 900 millions des collectivités territoriales associées au projet. Des inquiétudes demeurant sur l'engagement de ces dernières, il était légitime que l'État cherche à les lever avant de s'engager dans un projet d'une telle ampleur. Les présidents des trois régions citées ont, depuis lors, confirmé par écrit leur engagement à hauteur de 510 millions d'euros. Par ailleurs, les conseils généraux de l'Oise, du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme ont confirmé au préfet de la région Picardie, préfet coordinateur, leur engagement à hauteur de 200 millions d'euros pour l'aménagement des quatre plates-formes multimodales, qui feront l'objet d'un protocole spécifique. Enfin les grands ports maritimes du Havre, de Rouen et de Dunkerque, ainsi que le port de Paris, participent au projet. Le montant de leur contribution, en contrepartie de l'activité engendrée par le canal, est en discussion avec le directeur général de VNF : il se situe d'ores et déjà autour de 106 millions d'euros. La Commission européenne, qui subventionne le projet à hauteur de 333 millions d'euros dans le cadre du programme pluriannuel de Réseau transeuropéen de transport (RTE-T), a pris note du retard du lancement de la consultation pour le canal Seine-Nord Europe ; elle devrait nous confirmer le montant de son engagement. Compte tenu du maintien par l'État de sa participation initiale de 900 millions d'euros, et de sa couverture ultérieure du risque trafic estimée à plus de 1 milliard d'euros, le besoin de financement du projet est couvert à 97,7 % du coût objectif, soit 4,216 milliards d'euros. Il nous reste cinq ans avant l'achèvement du projet : il ne devrait pas être insurmontable de trouver, d'ici là, les 2,3 % manquants.

C'est un projet de partenariat public-privé qui engage l'État et sur le calendrier duquel la réorganisation de VNF n'a aucun impact. Le choix du

candidat à l'issue du dialogue compétitif est en cours : il sera effectué à l'été 2012. Deux groupes y participent.

Enfin, monsieur Chanteguet, le protocole du 24 juin dernier a été signé par trois organisations syndicales du ministère chargé des transports : UNSA, CGT et CFDT. En revanche, les discussions au conseil supérieur de la fonction publique ont été interrompues par le départ des organisations syndicales représentatives de l'ensemble des fonctionnaires d'État : aucun vote n'a donc pu avoir lieu.

M. Daniel Paul. C'est une façon de voter.

M. le ministre. Plutôt une façon de lutter – c'est ce que vous avez affirmé précédemment. (*sourires*)

Les « péniches du futur », monsieur Demilly, bénéficieront d'un financement au titre du programme « Navires du futur » : 100 millions d'euros sont prévus dans le cadre du Grand Emprunt. Le ministère veille à ce que le secteur fluvial soit bien représenté dans l'appel d'offres en cours.

Je rappelle, par ailleurs, que ce projet de loi vise à placer, pour plus d'efficacité, les agents de la voie d'eau sous une même autorité.

S'agissant de la propriété des voies, il n'existait pas vraiment de doute, monsieur Paul, mais on peut se réjouir que le principe soit explicitement consacré.

En ce qui concerne les filiales, il faut distinguer les cas dans lesquels la présence de la puissance publique est souhaitable, notamment pour les opérations d'aménagement, et ceux dans lesquels l'exigence d'une participation publique majoritaire dans le capital pourrait conduire à un blocage – je pense notamment à la production d'hydroélectricité. Le rapporteur présentera une solution à laquelle je suis favorable. Nous avons besoin d'aménagements rapides et souples, ainsi que d'un effet de levier dans certains cas.

La vanne secteur évoquée par Olivier Dosne contribue à la lutte contre les inondations de la Marne en amont de Joinville-le-Pont, notamment en cas de crue centennale. Elle est implantée dans l'écluse de Saint-Maur, à l'amont du tunnel du même nom qui permet de court-circuiter la boucle de la Marne. Pour participer de manière fiable à la protection des riverains contre les inondations, cet ouvrage, construit il y a plus de soixante-dix ans, doit être remplacé. La maîtrise d'ouvrage est assurée par le conseil général du Val-de-Marne, qui en a confié la maîtrise déléguée à Voies navigables de France. La vanne est, en effet, imbriquée dans l'écluse de navigation. Le préfet du Val-de-Marne veille à coordonner l'intervention de toutes les parties prenantes, notamment en matière de financement. Préalablement à la réalisation des travaux, une étude technique doit être réalisée pour déterminer le dimensionnement et les caractéristiques de la vanne, de façon à assurer son efficacité tant pour la navigation que pour la lutte contre les inondations, en amont et en aval. En raison de la dérivation du tunnel-canal de Saint-Maur et de la confluence avec la Seine, les effets hydrauliques

nécessitent un examen approfondi. Le maître d'ouvrage a transmis, le 9 novembre dernier, une demande de subvention pour la réalisation de l'étude. Sous réserve de l'instruction du dossier, je confirme la participation de l'État au financement de l'étude à hauteur de 50 % du coût, par l'intermédiaire du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, et au financement des travaux à hauteur de 25 %. Je m'associe par ailleurs au souhait que les travaux débutent dans les meilleurs délais. VNF recherche les financements complémentaires.

Monsieur Herth, la question de la qualification juridique de l'établissement est délicate : VNF restera un établissement public à double visage, exerçant des missions de service public de nature administrative ainsi que des missions de nature industrielle et commerciale. La discussion avec les représentants du personnel ayant permis de constater le poids désormais important des missions de service public et des agents de droit public, le Gouvernement propose de préserver l'équilibre actuel : VNF deviendra un établissement public administratif dérogatoire. Son cœur de métier sera certes administratif, mais il continuera d'exercer d'importantes fonctions industrielles et commerciales.

En matière d'expérimentation, le projet de loi maintient la possibilité que la loi de 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, offre aux collectivités intéressées. L'ensemble du personnel sera d'abord placé sous l'autorité de VNF, puis il pourra rejoindre la collectivité territoriale.

Monsieur Duron, l'État respectera son engagement d'investir 840 millions d'euros dans la voie d'eau. Quant à la taxe hydraulique, elle a bien été augmentée. Il y aura certes une contribution à l'effort collectif de réduction des dépenses publiques, mais nous veillerons à ce que l'impact soit aussi limité que possible.

Comme le rapporteur et Paul Durieu, je suis issu d'une région où certains gouvernements ont bloqué des projets de voies navigables qui nous auraient permis d'être beaucoup mieux équipés aujourd'hui – je pense, en particulier, à la liaison du Rhin et du Rhône. Le lancement du canal Seine-Nord Europe, les montants investis dans la rénovation fluviale et ce projet de loi relatif à VNF démontrent que ce Gouvernement ne se limite pas aux discours : il passe aux actes en donnant la priorité au fluvial.

M. le président Serge Grouard. Merci beaucoup pour toutes ces précisions qui contribuent à éclairer le texte dont nous sommes saisis.

III.— EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX MISSIONS ET À L'ORGANISATION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Ce chapitre se compose d'un article unique. Il transforme l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France en établissement public à caractère administratif. Il complète également les missions de VNF et il précise les modalités d'élection des représentants du personnel à son conseil d'administration.

*

La Commission est tout d'abord saisie de l'amendement CD 5 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Nous souhaitons que les protocoles d'accord des 24 juin et 1^{er} juillet dernier soient respectés : les personnels avaient souhaité un changement de nom de l'entité. Les coûts induits – remplacement des panneaux ou réimpression des enveloppes – ne constituent pas un argument recevable.

Mme le rapporteur. Je comprends les raisons de ce souhait, qui avait été initialement satisfait. Toutefois, je comprends également que l'on désire, pour plus de simplicité, conserver le nom de Voies navigables de France, désormais connu au plan national. Je rappelle que la SNCF et La Poste ont pu changer de statut sans changer de nom. Mon avis est donc défavorable.

M. Philippe Duron. Nous risquons de porter atteinte à la négociation difficile, mais équilibrée, qui a eu lieu.

M. Alain Gest. Le Sénat a fait preuve de bon sens. Il n'y a pas que l'aspect financier : la notoriété de l'établissement public compte aussi. Rien ne justifie qu'on modifie son nom, même s'il ne sera plus un EPIC mais un EPA.

La Commission rejette l'amendement.

Article 1^{er}

(articles L. 4311-1, L. 4311-1-1 [nouveau], L. 4311-1-2 [nouveau], L. 4311-1-3 [nouveau], L.4311-2, L. 4312-1, L. 4313-3, L. 4313-4 et L. 4314-1 du code des transports)

Modification du statut de l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau, définition de ses missions et des modalités d'élection des représentants du personnel à son conseil d'administration

L'article 1^{er}, relatif au titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports, modifie le statut de Voies Navigables de France, qui devient un établissement public à caractère administratif, et élargit les missions qui lui sont confiées. Par ailleurs, il précise les modalités d'élection des représentants du personnel au conseil d'administration de l'établissement.

I. Le droit en vigueur et les dispositions du projet de loi

L'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) dénommé **Voies Navigables de France (VNF)** a été institué par la **loi de finances pour 1991 du 29 décembre 1990** et par la **loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports**. VNF s'est ainsi substitué à l'Office national de la navigation (ONN), qui avait été créé par l'article 67 de la loi des 27 et 28 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912.

• **Les missions de Voies navigables de France sont définies par le titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports.**

L'article L. 4311-1 du code des transports, relatif aux **missions principales** de VNF, dispose que l'établissement public :

– est chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion des voies navigables et de leurs dépendances, ainsi que de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours d'eau et plans d'eau ;

– apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en charge de la navigation intérieure et peut proposer toute réglementation concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités ou professions qui s'y rattachent et la police de la navigation intérieure.

L'article L. 4311-2 du même code définit **cinq missions accessoires** en disposant que l'établissement public peut :

– proposer des prestations aux collectivités territoriales ou à leurs groupements propriétaires de cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports fluviaux ;

– assurer, y compris par l’intermédiaire de sociétés, l’exploitation de ports fluviaux et de toutes installations propres à favoriser le développement de la navigation intérieure ;

– gérer les constructions flottantes et tout matériel intéressant la navigation intérieure, dont l’État est propriétaire ;

– gérer toute participation de l’État dans les entreprises ayant une activité relative à la navigation intérieure ;

– être chargé de l’organisation du financement, de la réception et de l’élimination des déchets survenant lors de la navigation conformément aux conventions internationales applicables en la matière.

Dans sa version actuelle, le code des transports distingue les missions confiées à VNF et les moyens à sa disposition pour les mener à bien. Ainsi, la gestion et l’exploitation, en régie directe ou par l’intermédiaire de sociétés filiales, du domaine de l’État qui lui est confié ainsi que de son domaine privé doivent servir à « *l’accomplissement de ses missions* ».

Par ailleurs, le décret du 16 décembre 2008 détaille la composition du conseil d’administration de VNF : huit représentants de l’État, huit personnalités nommées par le ministre chargé des transports, et cinq représentants des salariés désignés par les organisations représentatives du personnel.

• Le projet de loi présenté par le Gouvernement procède à une refonte de la nature de l’établissement public et de ses missions.

Dans sa version initiale, l’article 1^{er} est décliné en quatre points :

– **le 1^o réécrit l’article L. 4311-1 du code des transports relatif aux missions de l’établissement public.**

L’établissement public gestionnaire des voies navigables devient un **établissement public à caractère administratif** dénommé « Agence nationale des voies navigables ». Cette agence est chargée des **missions traditionnelles** de VNF. Toutefois, le projet de loi souligne l’exigence de suivre « *une logique de complémentarité avec les autres modes de transport* » dans le développement du fluvial. Par ailleurs, l’Agence se voit confier de **nouvelles missions**, comme la gestion hydraulique des voies et le devoir de concourir au développement durable, « *notamment par la reconstitution de la continuité écologique, et à l’aménagement du territoire, notamment par la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques* ». Il est également précisé que l’agence peut recourir à la régie directe ou au contrat avec des personnes morales de droit public ou avec des sociétés qu’il contrôle pour gérer et exploiter le domaine qui lui est confié ;

– le 2^o insère deux nouveaux articles.

L'article L. 4311-1-1 dispose que l'Agence nationale des voies navigables est également chargée de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau. Elle se doit également d'apporter un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure, et peut proposer toute réglementation visant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.

L'article L. 4311-1-2 prévoit que le représentant de l'État territorialement compétent dispose des services de l'agence pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment en situation de crise. Aux termes de cet article, l'agence informe l'autorité administrative de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public ;

– le 3^o complète l'article L. 4311-2 du code des transports, relatif aux missions accessoires de l'établissement public. Il ajoute trois points permettant à l'agence d'exploiter, à titre accessoire, l'énergie hydraulique sur le domaine qui lui est transféré, de valoriser le domaine de l'État qui lui est confié ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci et de créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupement ou organismes pour réaliser ses missions ;

– le 4^o organise l'élection des représentants du personnel au conseil d'administration de l'agence en deux collèges, l'un pour les fonctionnaires, les ouvriers des parcs et ateliers, les agents contractuels de droit public, l'autre pour les contractuels de droit privé.

II. Les apports du Sénat

À l'occasion de l'examen du texte proposé par le Gouvernement, le Sénat a procédé à des changements d'importance sur l'article 1^{er} puisque onze amendements ont été adoptés sur cet article, dont sept en commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et quatre en séance publique. Ces amendements portent sur le nom de l'établissement public, ses missions, ses moyens d'action et la composition de son conseil d'administration :

– à l'alinéa 3 ⁽¹⁾, le Sénat a décidé de ne pas procéder au changement de nom de l'établissement public. Proposé par le rapporteur Francis Grignon, un amendement est revenu sur l'évolution envisagée par le Gouvernement ;

(1) Les numéros des alinéas correspondent au texte issu des travaux du Sénat. Document n° 3871.

– à l’alinéa 4, le Sénat a précisé qu’il appartenait à VNF de développer le transport fluvial de manière « *complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal* ». Le Sénat a ainsi souligné **l’exigence de développement de l’intermodalité en France**, alors que le transport de passagers et de marchandises est aujourd’hui essentiellement le fait du secteur routier. La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l’environnement, Grenelle I, a fixé des objectifs ambitieux, en matière de fret notamment. Ainsi, la part du fret non routier et non aérien doit évoluer de 14 % à 25 % d’ici 2022. Le déploiement de la voie d’eau s’inscrit ainsi dans le cadre du report modal ;

– à l’alinéa 5, le Sénat a indiqué que la gestion hydraulique des voies d’eau confiées à VNF devait « *concilier les usages diversifiés de la ressource aquatique* » et « *assurer l’entretien et la surveillance des ouvrages et des aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié* ». Cet ajout s’inspire des dispositions de la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l’eau et les milieux aquatiques. Cette loi avait vocation à transposer en droit français la directive cadre européenne sur l’eau d’octobre 2000. Elle vise notamment à engager la lutte contre les pollutions diffuses, à entamer la reconquête de la qualité écologique des cours d’eau, des rivières et des fleuves et à réguler la pêche en eaux douces ;

– à l’alinéa 6, le Sénat a souhaité confier à VNF, sur proposition du rapporteur de la commission de l’économie et du groupe CRC, **une mission de protection du patrimoine**. Le patrimoine fluvial revêt plusieurs dimensions. Il recouvre les ouvrages d’art construits directement pour l’utilisation de la voie d’eau, comme les écluses, les barrages, les tunnels fluviaux ou les ascenseurs à bateaux, mais également les 2 500 maisons éclusières réparties sur le territoire et les chemins de halage, qui peuvent être valorisés comme promenades. Si le réseau magistral a souvent été adapté aux exigences d’un trafic moderne et de grande ampleur, le réseau secondaire regorge d’ouvrages qui sont autant de témoins de notre histoire et de notre patrimoine culturel ;

– après l’alinéa 12, sur proposition du groupe CRC, le Sénat a introduit une disposition précisant que « *l’État et l’Agence de financement des infrastructures de transport de France concourent au financement des actions et projets prévus pour les voies navigables* ». Si votre Rapporteur n’a pas déposé d’amendement pour supprimer cet alinéa, il convient de souligner que cet ajout ne vise en rien à limiter les financements des projets portés par VNF à l’État et l’Afitf seuls. D’autres acteurs publics – les collectivités territoriales ou la Commission européenne par exemple – de même que des structures privées peuvent participer au financement de telles actions ;

– à l’alinéa 16, le Sénat a réécrit par le biais de trois amendements l’alinéa relatif à la valorisation du domaine de l’État confié à l’établissement public gestionnaire de la voie d’eau. Dès lors, dans le cadre d’opérations d’aménagement ou de développement connexes à ses missions premières, VNF peut « *confier la*

réalisation des opérations d'aménagement et de construction à des organismes visés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation, et aux articles L. 326-1 et L. 327-1 du code de l'urbanisme. Ces opérations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement définis dans le schéma de cohérence territoriale du territoire concerné. Quand elles ont pour finalité la création de bureaux ou locaux d'activité, elles doivent prévoir la construction d'une quantité minimale de logements, définie en concertation avec commune et la collectivité compétente en matière de programme local de l'habitat ».

Votre Rapporteur souhaite souligner la fragilité de ces évolutions. La référence au SCOT pour vérifier la compatibilité des opérations avec les orientations d'aménagement du territoire n'apparaît pas adaptée. Il conviendrait certainement de se référer aux documents d'urbanisme dans leur ensemble. Par ailleurs, s'agissant de la construction de logements, il existe des secteurs où la construction d'habitations n'est pas une option soutenable. Dès lors, imposer dans la loi « *une quantité minimale de logements* » n'apparaît pas pertinent. Par exemple, la reconversion d'anciennes zones portuaires peut parfois porter des projets incompatibles avec des habitations résidentielles. Enfin, l'adjectif « *minimal* » est contestable d'un point de vue juridique ;

– à l'alinéa 17, le Sénat a souhaité réserver la possibilité de **créer des filiales et prendre des participations dans des sociétés** aux seules structures à **capitaux majoritairement publics** ;

– au 4° de l'article, le Sénat a précisé que « *le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des salariés de l'établissement* ». Par cet amendement, le Sénat a souligné l'importance de tenir compte de la faible part dans le nouvel établissement des salariés de droit privé, qui ne représentent que 10 % de l'effectif total.

III. La position de la commission du développement durable

• La commission du développement durable a tout d'abord souhaité, sur proposition de votre Rapporteur, **maintenir le nom de Voies Navigables de France**, conformément à l'évolution apportée par le Sénat.

Si le changement du nom de l'établissement public figurait dans le protocole d'accord de l'été dernier, votre Rapporteur considère que le maintien de la marque VNF a plusieurs justifications. D'abord, alors que l'établissement vient de célébrer sa vingtième année d'existence, il semble dommageable de changer de nom : « VNF » est clairement identifié par les utilisateurs du réseau fluvial et l'ensemble de nos concitoyens. Par ailleurs, au-delà de la notoriété de l'appellation, un changement impliquerait des coûts externes d'importance – logo sur les uniformes, les véhicules, les écluses et ouvrages d'art du réseau notamment. Votre Rapporteur tient à souligner que par le passé, les évolutions statutaires de nombre d'organismes publics n'ont pas eu pour conséquence un

changement de nom : que l'on pense à la Poste ou la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

• Au-delà, lors de l'examen du projet de loi, votre commission a adopté cinq amendements portant sur l'article 1^{er} :

– à l'alinéa 4 ⁽¹⁾, un amendement proposé par votre Rapporteur a permis de préciser que le report modal auquel contribue **le développement du transport fluvial devait se faire « par le réseau principal et par le réseau secondaire »**, notamment en matière de fret. En effet, si le développement du réseau magistral constitue la principale priorité de l'établissement public, le réseau secondaire ne doit pas être délaissé. Alors que la décentralisation du réseau secondaire est effective dans certaines régions depuis de nombreuses années, et que ce mouvement devrait se poursuivre à l'avenir, il est à craindre que le réseau secondaire soit réservé au seul tourisme fluvial et à la navigation de plaisance. Pourtant, le réseau secondaire détient un fort potentiel en matière de fret, notamment dans la mesure où près de 40 % de la flotte française est composée de péniches Freycinet de petit gabarit. Votre commission a donc souhaité souligner l'importance du réseau secondaire ;

– à l'alinéa 6, un amendement a précisé les notions recouvertes par le concours au développement durable dont VNF est chargé. À côté de la protection du patrimoine, de la reconstitution de la continuité écologique, de la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques, VNF participera à la « **sauvegarde des zones humides** » et prendre part à « **la prévention des inondations** ».

Selon la Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, dite Convention de Ramsar ⁽²⁾, « *les zones humides sont des étendues de marais, de fagnes, de tourbières ou d'eaux naturelles ou artificielles, permanentes ou temporaires, où l'eau est stagnante ou courante, douce, saumâtre ou salée, y compris des étendues d'eau marine dont la profondeur à marée basse n'excède pas six mètres* ». Aux termes de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, « *on entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année* ». Elles constituent d'importants réservoirs de biodiversité et ont un pouvoir d'épuration important. Elles contribuent également au renouvellement des nappes phréatiques et stockent naturellement le carbone, contribuant à limiter l'impact des activités humaines émettrices de CO₂. Elles

(1) Les numéros des alinéas correspondent au texte issu des travaux de la commission du développement durable de l'Assemblée nationale. Document n° 3942.

(2) Convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux d'eau, aussi couramment appelée convention sur les zones humides, Ramsar, Iran, 2 février 1971. Ratification par la France le 1^{er} décembre 1986.

permettent d'endiguer l'érosion, et protègent des crues comme des sécheresses par leur capacité à accumuler l'eau et à la restituer en période sèche.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement a présenté, le 1^{er} février 2010, un plan national d'action pour la sauvegarde des zones humides. Alors que près de 67 % des zones humides métropolitaines ont disparu depuis le début du XX^e siècle dont la moitié en 30 ans, sur la période 1960-1990, il faut confier à VNF la responsabilité de préserver les zones humides situées sur le territoire qui lui est confié.

Par ailleurs, VNF doit également concourir à la prévention des inondations, alors que les dommages provoqués par les inondations sont de plus en plus importants depuis une cinquantaine d'années, notamment à cause du fort développement urbain dans les zones inondables. VNF dispose des capacités techniques et du savoir-faire afin de participer à la lutte contre ce risque et devra donc inscrire ses actions dans le cadre des plans de prévention des risques naturels d'inondations (PPRN inondations) ;

– à l'alinéa 7, votre commission a adopté un amendement proposé par le groupe SRC relatif au **transfert du domaine public fluvial**.

Le domaine public fluvial est déterminé par le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP). Il se compose du domaine public fluvial naturel et du domaine public fluvial artificiel. Ainsi, aux termes de l'article L. 2111-7 : « *le domaine public fluvial naturel est constitué des cours d'eau et lacs appartenant à l'État, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, et classés dans leur domaine public fluvial.* » À ce domaine public naturel s'ajoute le domaine public fluvial artificiel, constitué selon l'article L. 2111-10 :

« 1° Des canaux et plans d'eau appartenant à une personne publique mentionnée à l'article L. 2111-7 ou à un port autonome et classés dans son domaine public fluvial ;

2° Des ouvrages ou installations appartenant à l'une de ces personnes publiques, qui sont destinés à assurer l'alimentation en eau des canaux et plans d'eau ainsi que la sécurité et la facilité de la navigation, du halage ou de l'exploitation ;

3° Des biens immobiliers appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble des ports intérieurs, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables ;

4° À l'intérieur des limites administratives des ports maritimes, des biens immobiliers situés en amont de la limite transversale de la mer, appartenant à l'une de ces personnes publiques et concourant au fonctionnement d'ensemble de ces ports, y compris le sol et le sous-sol des plans d'eau lorsqu'ils sont individualisables. »

Jusqu'à présent, l'établissement public Voies navigables de France n'exerce pas la pleine propriété sur le domaine public fluvial. Une simple partie de celui-ci lui a été confiée, en vertu de l'article L. 4313-1 du code des transports qui dispose que « *la consistance du domaine confié à Voies navigables de France est définie par voie réglementaire* ». Le décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à Voies navigables de France énonce ainsi que le domaine de l'État dont la gestion est confiée à l'établissement est le domaine public fluvial à l'exclusion :

« 1° Des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau domaniaux qui sont rayés de la Nomenclature des voies navigables ou flottables ou n'y ont jamais figuré ;

2° Des voies navigables transférées aux collectivités territoriales ou à leurs groupements en application des articles 1er-1, 1er-1-1 et 1er-2 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ;

3° Du domaine public fluvial dont la gestion est confiée aux ports autonomes fluviaux, tel qu'il est défini par les dispositions législatives et réglementaires qui leur sont propres ;

4° Du domaine public fluvial inclus dans la circonscription des ports autonomes maritimes, telle qu'elle est définie conformément à l'article L. 111-3 du code des ports maritimes, ainsi que du domaine public fluvial dont la gestion leur est confiée au titre des services annexes, dans les conditions prévues à l'article R. 111-13 du même code ;

5° Des emprises des ports maritimes non autonomes implantés sur le domaine public fluvial ;

6° Des canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq ainsi que de leurs dépendances ;

7° Des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau appartenant au domaine public fluvial de l'État non reliés au réseau principal des voies navigables dont la liste est fixée par décret ;

8° Des emprises des ports intérieurs transférés en application de l'article 1er (5°) du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, sauf le chenal de navigation, qui reste confié à l'établissement. »

Par ailleurs, si l'arrêté du 24 janvier 1992 dresse la liste des cours d'eau placés sous l'autorité de VNF, aucun acte réglementaire n'a procédé plus précisément à cette délimitation, alors que le code des transports encourage le pouvoir réglementaire à le faire. Pour autant, la jurisprudence administrative ⁽¹⁾ comme la rédaction de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 relative aux pouvoirs de police de VNF encouragent à une acception large du domaine confié à VNF.

(1) Conseil d'État, avis « Lévy » du 8 octobre 1993.

L'amendement adopté par votre commission vise à transférer la pleine propriété de ce domaine à l'établissement public. Dans son article 11-V, la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle I, prévoyait que « *l'État étudiera l'opportunité de donner à l'établissement public Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral. Le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions de ces deux études au plus tard six mois après la promulgation de la présente loi* ». Alors que le Parlement n'a pas obtenu cette étude, il est apparu pertinent de conférer à VNF la propriété du domaine public fluvial qu'il gère.

Les transferts de propriété du domaine public fluvial au profit d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales de la part de l'État ou d'une autre personne publique sont régis par le chapitre III du titre unique du livre premier de la troisième partie du code général de la propriété des personnes publiques.

Concernant le transfert du domaine de l'État à un établissement public, l'article L. 3112-1 du code précité dispose que « *les biens des personnes publiques mentionnées à l'article L. 1⁽¹⁾, qui relèvent de leur domaine public, peuvent être cédés à l'amiable, sans déclassement préalable, entre ces personnes publiques, lorsqu'ils sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et relèveront de son domaine public* ».

Le transfert de propriété du domaine public fluvial à l'établissement public VNF entraîne un certain nombre de conséquences. D'abord, l'article L. 2124-6 précise que « *la personne publique propriétaire du domaine public fluvial est chargée de son aménagement et de son exploitation* ». De même, aux termes de l'article L. 2124-11, « *l'entretien, tel que défini aux articles L. 215-14 et L. 215-15 du code de l'environnement, des cours d'eau domaniaux et de leurs dépendances est à la charge de la personne publique propriétaire du domaine public fluvial* », même si les personnes qui ont rendu les travaux nécessaires ou y trouvent intérêt peuvent être appelées à contribuer au financement de leur entretien. Le code général de la propriété des personnes publiques prévoit par ailleurs des dispositions spécifiques pour la Loire, les départements de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin et le Canal du Midi.

— à l'alinéa 15, votre commission a tenu à préciser que l'exploitation de l'énergie hydraulique devait s'opérer « *sans nuire à la navigation* ». En effet, l'article L. 4311-2 du code des transports étant relatif aux missions accessoires de l'établissement public, il convient de se prémunir d'un usage dispersif de la voie d'eau préjudiciable à la navigation ;

— à l'alinéa 17, la commission du développement durable a affiné la nouvelle rédaction du Sénat. Ainsi, elle ne fait du caractère majoritairement public

(1) *Le présent code s'applique aux biens et aux droits, à caractère mobilier ou immobilier, appartenant à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs groupements, ainsi qu'aux établissements publics.*

des capitaux des filiales créées ou des sociétés dans lesquelles des participations sont prises une condition pour les seuls projets d'aménagement. Pour un certain nombre de projets, notamment ceux ayant trait au développement des énergies renouvelables ou de la valorisation urbaine, la présence d'un partenaire issu du secteur privé est essentielle, notamment dans un contexte budgétaire contraint. En revanche, pour les opérations d'aménagement – l'exemple de Port-Rambaud à Lyon est éclairant – la gouvernance doit être assurée par VNF seul ou avec un autre acteur public : collectivités territoriales, caisse des dépôts et des consignations par exemple.

*

La Commission est saisie de l'amendement CD 13 du rapporteur.

Mme le rapporteur. Il s'agit de préciser que le réseau secondaire doit également participer au report modal.

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Elle en vient à l'amendement CD 14 du rapporteur.

Mme le rapporteur. La préservation des zones humides doit constituer l'une des missions principales de VNF : il faut protéger ces importants réservoirs de biodiversité. VNF doit, en outre, concourir à la prévention des inondations.

M. Jean-Paul Chanteguet. Cet amendement est pertinent. VNF a effectivement un rôle important à jouer dans la sauvegarde des zones humides et la préservation de la biodiversité.

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Puis elle est saisie de l'amendement CD 11 de M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Il s'agit de remettre à VNF la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral, sujet sur lequel la loi « Grenelle 1 » demandait au Gouvernement de remettre un rapport au Parlement dans un délai de six mois.

Je n'ai pas besoin de rappeler les problèmes de ressources que connaissent les structures chargées de gérer de grandes infrastructures. Par ailleurs, si l'on permet la création de filiales pour développer une partie du domaine, pourquoi ne pas confier entièrement celui-ci à VNF ?

M. Yanick Paternotte. Je suis assez sensible à cet amendement. Écoutons l'appel du Grenelle de l'environnement.

Mme le rapporteur. Je n'ai pas d'avis tranché sur la question, mais il me semble que ce transfert va dans le sens de l'histoire. M. Alain Gest pourrait-il nous donner son avis en tant que président de VNF ?

M. Alain Gest. Je me suis exprimé la semaine dernière en ma qualité de président de VNF. En tant que député, je me prononcerai par mon seul vote.

Mme le rapporteur. Je m'en remets donc à la sagesse de la Commission.

M. le président Serge Grouard. Je propose à Philippe Duron de supprimer le gage de son amendement, qui ne me semble pas nécessaire à sa recevabilité.

La Commission adopte l'amendement ainsi rectifié, M. Daniel Paul votant contre.

Puis elle examine l'amendement CD 9 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Le recours à la sous-traitance doit certes être autorisé, mais nous souhaitons privilégier la maîtrise de la gestion et de l'exploitation des voies d'eau par le personnel de l'établissement.

Mme le rapporteur. Avis défavorable. Je comprends mal le sens de l'amendement que vous proposez.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD 18 du rapporteur.

Elle examine ensuite l'amendement CD 6 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Une fois encore, nous nous opposons aux partenariats public-privé.

Mme le rapporteur. Avis défavorable. Les investissements à réaliser étant assez lourds, nous ne pouvons pas délibérément exclure des financements potentiels.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD 15 du rapporteur.

Mme le rapporteur. Par cet amendement, je souhaite préciser que l'exploitation de l'énergie hydraulique ne doit pas nuire à la navigation.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD 19 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD 16 du rapporteur.

Mme le rapporteur. Afin de garantir la compatibilité des opérations réalisées avec les orientations relatives à l'aménagement du territoire, le Sénat a introduit une référence aux schémas de cohérence territoriale (SCOT). Je propose de retenir plutôt les plans locaux d'urbanismes (PLU).

M. Philippe Duron. L'échelle des SCOT me semble plus pertinente que celle des PLU pour les travaux de nature hydraulique – ils dépassent souvent le ressort d'une seule commune. Pourquoi ne pas faire référence à la fois aux SCOT et aux PLU ?

M. Joël Regnault. Il doit y avoir une cohérence entre les PLU et les SCOT. Elle est d'ailleurs plus compliquée à réaliser qu'à l'époque des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU). N'alourdissons pas encore le dispositif !

M. Alain Gest. Je rappelle que ces opérations d'aménagement ne peuvent se concevoir qu'en parfaite coordination avec les collectivités territoriales concernées, lesquelles appliquent évidemment les règles d'urbanisme qu'elles ont établies. Ce qu'a prévu le Sénat me paraît donc superfétatoire : on ne peut pas imaginer d'opérations d'aménagement qui ne s'inscriraient pas dans le cadre des documents d'urbanisme.

M. le président Serge Grouard. Je fais mienne cette remarque. Le droit de l'urbanisme doit s'appliquer.

M. Antoine Herth. Je fais remarquer que si nous adoptons cet amendement, plusieurs amendements de coordination seront nécessaires.

M. le président Serge Grouard. En effet, peut-être vaudrait-il mieux le retirer pour le moment.

M. Philippe Duron. On pourrait également envisager de faire référence aux documents d'urbanisme en général.

M. le président Serge Grouard. Avant d'adopter cet amendement, il serait préférable d'examiner plus précisément ses conséquences juridiques.

L'amendement CD 16 est retiré, de même que l'amendement CD 20 du rapporteur.

La Commission examine ensuite l'amendement CD 17 du rapporteur.

Mme le rapporteur. Le Sénat a prévu que VNF pourrait « créer des filiales à capitaux majoritairement publics ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes à capitaux majoritairement publics en vue de réaliser toute opération utile à ses missions... ».

Après le mot : « *filiales* », je vous propose d'ajouter les dispositions suivantes : « *ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Ces filiales créées par l'établissement public et ces sociétés, groupements ou organismes dans lesquels l'établissement public prend des participations, doivent être à capitaux majoritairement publics lorsqu'ils ont vocation à réaliser des opérations d'aménagement.* »

M. Philippe Duron. Je peux comprendre l'objectif de cet amendement, en particulier pour les investissements de nature énergétique, mais je suis gêné par l'ambiguïté de sa rédaction : on ne sait pas quel est l'objet de ces sociétés, groupements et organismes.

Mme le rapporteur. Il est clairement indiqué que seules sont concernées des opérations d'aménagement.

Par ailleurs, je rappelle que nous avons souhaité conserver les orientations retenues par la nouvelle majorité sénatoriale afin de favoriser un travail en bonne intelligence entre les deux assemblées. Je crois qu'il peut y avoir un consensus autour de cette rédaction.

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité, M. Daniel Paul s'abstenant.

Elle examine ensuite l'amendement CD 7 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Je propose d'instituer un conseil de service aux usagers pour suivre les problèmes de sécurité, d'hygiène et de cadre de vie dans l'ensemble du réseau.

Mme le rapporteur. Sur le fond, je suis d'accord avec vous : j'ai l'intention de déposer un amendement en séance publique tendant à créer une interprofession pour favoriser ce dialogue. Je vous suggère donc de retirer votre amendement. Si le mien ne vous convenait pas, vous pourriez évidemment redéposer le vôtre.

M. Daniel Paul. Je maintiens cet amendement. Nous confronterons nos points de vue en séance.

M. Antoine Herth. Je suis défavorable à l'amendement de Daniel Paul pour des raisons de forme : il existe déjà des comités régionaux de bassin que VNF souhaite faire mieux fonctionner en redessinant leurs contours. Tout cela relevant du fonctionnement interne de VNF, il ne serait pas judicieux de légiférer. Laissons un peu de marge de manœuvre à l'établissement ! Les mesures que nous pourrions adopter risquent de bloquer la situation.

La Commission rejette l'amendement.

Elle **adopte** ensuite l'amendement de précision CD 21 du rapporteur.

Puis elle **adopte** l'article 1^{er} **ainsi modifié**.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Ce chapitre se compose d'un article unique. Il réforme les pouvoirs du directeur général, la composition du personnel et les instances représentatives du personnel de l'Agence nationale des voies navigables, ainsi que l'emploi et le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail des agents de droit public qui lui sont affectés.

Article 2

(articles L. 4312-3, L. 4312-3-1 à L. 4312-3-4 [nouveaux] du code des transports)

Pouvoirs du directeur général, composition du personnel. Instances représentatives du personnel. Emploi et recrutement du personnel. Organisation et aménagement du temps de travail des agents de droit public

I. Le droit en vigueur

Depuis sa création, Voies navigables de France évolue dans une situation particulière de point de vue de ses ressources humaines. La très grande majorité de son personnel se trouve, en effet, placée sous la direction fonctionnelle du directeur général de l'établissement public tandis que l'État dispose de l'autorité hiérarchique et des attributions de gestion de carrière de ses agents. L'État a confié la gestion de voies navigables à l'établissement public sans lui adjoindre celle des personnels nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et au développement des voies d'eau.

Ce choix apparaît lourd de conséquences, dans la mesure où il fait perdurer une séparation organique entre l'établissement public et les services de la navigation. Il a également un impact sur le statut des personnels : Voies navigables de France est un établissement public à caractère industriel et commercial, ses rapports avec ses salariés sont donc régis par le code du travail. Les instances représentatives du personnel, mais aussi les politiques d'emplois ainsi que les droits et obligations de chacun, s'inscrivent dans des cadres différents : public pour les 4 400 agents ministériels des services de la navigation, privé pour les 400 salariés directement recrutés par VNF.

Depuis 1991 et la disparition de l'ancien office national de la navigation, l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau – VNF – a pris le caractère industriel et commercial. L'emploi s'est alors ouvert aux salariés de droit privé. La

gestion de la voie d'eau mobilise, ainsi, deux catégories de personnels aux effectifs très inégaux :

– l'ÉPIC, dont le siège est à Béthune, accueille les emplois de droit privé. À la fin de l'année 2010, on recensait 387 emplois équivalents temps plein (ETP), dont 202 localisés au siège et 185 répartis dans les directions territoriales, ce qui représente 7 % des effectifs ;

– les services de la navigation soumis aux réformes successives de l'État, qui sont aujourd'hui composés de six directions interrégionales et de sept directions des territoires. À la fin de l'année 2010, on recensait 5 458 ETP dont 4 375 fonctionnaires, 471 ouvriers des parcs et ateliers (OPA), et 225 agents contractuels de droit public, soit 93 % des effectifs.

Alors que les agents de droit public comptent pour la moitié des effectifs en charge du développement, pour 70 % du management et de l'ingénierie, pour 80 % de l'administration générale et qu'ils assument la totalité des tâches d'exploitation et de maintenance du réseau, les effectifs salariés se concentrent sur les emplois de cadre et d'agent de maîtrise.

Depuis 1991, les agents de droit public sont placés sous l'autorité fonctionnelle de l'établissement public dans l'exercice des missions qui lui sont confiées. Bien qu'ils exercent d'autres fonctions pour le compte de l'État – notamment la police de la navigation – ils prennent leurs ordres auprès de la direction générale de VNF. Le ministère demeure compétent pour le déroulement des carrières ; il est également responsable des coûts de personnel et d'une partie des frais de fonctionnement.

Cette dyarchie a fait l'objet d'une vive critique de la Cour des comptes. Dans un rapport publié en 2006 sur l'activité, les résultats, les comptes et la gestion de Voies navigables de France entre 1994 et 2003, les magistrats ont souligné combien le pilotage de l'activité était rendu « délicat », et le contrôle de gestion interne « très difficile ». De fait, ce hiatus dans l'autorité ne peut contribuer à une gestion efficace. L'audition du président et du directeur général de VNF par la commission du développement durable ont mis en évidence des incidents regrettables à l'origine d'une perte de temps et de ressources, incidents qui trouvent leur source dans une responsabilité à ce point partagée qu'elle finit par être imparfaitement assumée.

En outre, la gestion interne des personnels est également compliquée par le fait que les agents publics et les salariés de VNF qui travaillent pour la voie d'eau bénéficient d'institutions représentatives du personnel différentes : le statut général de la fonction publique s'applique aux premiers, le code du travail aux seconds.

Dans la fonction publique, les agents publics connaissent des instances consultatives : comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), commissions administratives paritaires (CAP) et comités techniques

paritaires (CTP). Les CAP sont compétentes pour des décisions individuelles tandis que les CTP sont consultés pour avis sur des questions d'ordre collectif. Les CAP des agents de la voie d'eau sont, comme dans le reste de la fonction publique, organisées par corps : une CAP nationale pour les corps de catégorie A, des CAP locales pour les corps de catégorie C, et un système mixte pour les corps de catégorie B. Les CTP sont organisés dans chacun des six services de la navigation ainsi que dans chacune des sept directions du territoire auxquelles sont rattachés des agents travaillant pour la voie d'eau. Les fonctionnaires concernés participent également au comité technique ministériel.

Les ouvriers des parcs et ateliers (OPA), dont la gestion se fonde sur le décret n° 65-382 du 21 mai 1965, disposent, quant à eux, de commissions consultatives paritaires, qui gèrent les questions d'ordre individuel pour l'ensemble des catégories.

Les salariés de VNF, enfin, siègent dans un CHSCT et un comité d'entreprise (CE) ; ils sont représentés par des délégués du personnel et des délégués syndicaux conformément au code du travail.

La comparaison des attributions entre comités techniques et comité d'entreprise montre que **si les obligations de l'employeur en matière d'information et de consultation sont désormais proches suivant les deux modalités, les différences sont encore marquées sur leurs capacités d'action.** En particulier, un comité d'entreprise dispose de la personnalité morale, ce qui lui permet de conclure des accords et de gérer des activités socioculturelles.

II. Le projet de loi initial et les modifications apportées par le Sénat

• L'article 2 du projet de loi initial ajoute quatre alinéas à l'article L. 4312-3 du code des transports, relatifs à l'autorité du directeur général sur les personnels du nouvel établissement (1°), il modifie l'intitulé d'une section de ce code relatif à l'établissement public gestionnaire de la voie d'eau (2° a) et insère quatre articles substantiels après l'article L. 4312-3, relatifs à la composition du personnel de l'agence, à ses instances représentatives, aux emplois et au régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail (2° b).

Le 1°, complétant l'article L. 4312-3, dispose que le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement public ; que le ministre des transports peut lui déléguer tout ou partie de ses pouvoirs de gestion et de recrutement des fonctionnaires de l'État ainsi que des ouvriers des parcs et ateliers, des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État ; que le directeur général recrute et gère les personnels contractuels de droit public et de droit privé ; enfin, qu'il peut déléguer ses pouvoirs de gestion et de recrutement des personnels aux directeurs des services territoriaux de VNF.

Le 2° a, par coordination avec les paragraphes suivants, donne le titre « Personnel de l'agence » à la section 3 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports.

Le 2° b insère quatre articles substantiels après l'article L. 4312-3, relatifs à la composition du personnel de l'agence, à ses instances représentatives, aux emplois et au régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail :

– l'**article L. 4312-3-1** dispose que le personnel de l'agence comprendra : des fonctionnaires de l'État, des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État, des agents non titulaires de droit public et des salariés régis par le code du travail ;

– l'**article L. 4312-3-2**, qui compte huit paragraphes, précise la nouvelle architecture des instances représentatives du personnel en les réunissant dans des comités uniques, avec un échelon national et un échelon local pour les comités techniques (CT) aussi bien que pour les CHSCT :

- le **paragraphe I** institue un comité technique unique (CTU), compétent pour l'ensemble des personnels de l'établissement public, doté de la personnalité civile et gestionnaire de son patrimoine. Ce comité est institué dans les conditions habituelles de l'article 15 de la loi n° 84-16 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État, mais ses attributions concentrent, sous réserve d'adaptations prévues par décret en Conseil d'État, celles des CTP de la fonction publique et celles confiées au CE par les articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail. Il comprend le directeur général de l'établissement, qui le préside, et des représentants du personnel, qui seuls sont appelés à prendre part au vote lorsque le comité est consulté. Ces représentants sont élus au scrutin de liste à la proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État. Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales représentatives, dans les conditions prévues par le code du travail pour les salariés de droit privé (article L. 2324-4 du code du travail), et dans les conditions prévues par le statut général de la fonction publique pour les trois autres catégories de personnel (article 9 *bis* de la loi du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires) ;
- le **paragraphe II** institue un CTU de proximité auprès de chaque directeur territorial de l'agence. Ce comité exerce les compétences du comité technique local et du comité d'établissement, pour l'ensemble des catégories de personnel de l'agence à l'échelon de la direction territoriale. Il comprend le directeur territorial de l'agence, qui le préside, et des représentants du personnel, qui seuls sont appelés à prendre part au vote lorsque le comité est consulté. Les modalités d'élection à ces comités et la composition de la représentation du personnel sont fixées par décret en Conseil d'État ;
- le **paragraphe III** prévoit des CHSCT : un comité central auprès du directeur général de l'agence, et des comités locaux auprès de chaque directeur territorial. Ils exercent les compétences définies pour les

CHSCT par le statut général de la fonction publique (article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984) et par le code du travail (chapitre II du titre I^{er} du livre VI) sous réserve d'adaptations fixées par décret en Conseil d'État ;

- le **paragraphe IV** applique à l'ensemble du personnel de l'agence les dispositions de droit commun relatives à la désignation, au mandat et à l'exercice des fonctions du délégué syndical (articles L. 2143-1 à L. 2143-23 du code du travail) ;
- le **paragraphe V** précise les conditions de validité des accords collectifs de travail : ils doivent être signés par une ou des organisations syndicales ayant recueilli, au premier tour des dernières élections professionnelles, au moins 30 % des suffrages exprimés pour les salariés de droit privé, et au moins 50 % des suffrages exprimés pour les trois autres catégories de personnel. Pour les salariés de droit privé, s'ajoute l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés ;
- le **paragraphe VI** précise qu'en deçà du seuil de représentativité, les syndicats légalement constitués peuvent constituer une section syndicale, conformément à l'article L. 2142-1 du code du travail, et désigner un représentant au sein de l'établissement public ;
- le **paragraphe VII** dispose que les membres des instances représentatives du personnel, les délégués et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leurs statuts respectifs ;
- le **paragraphe VIII**, enfin, précise que les personnels de droit public demeurent électeurs au comité technique ministériel de leur ministère ;

– l'**article L. 4312-3-3** prévoit qu'un décret en Conseil d'État établit les types d'emplois nécessaires à l'exercice des missions de l'agence et détermine les catégories de personnels ayant vocation à les occuper. Il s'agit, ici, d'assurer chacune des catégories de personnels qu'elle n'est pas vouée à disparaître au sein du nouvel établissement, afin que le conseil d'administration fixe annuellement ses orientations en matière de recrutement. Ce décret sera pris après avis du conseil d'administration et du CTU ;

– l'**article L. 4312-3-4** dispose enfin que, trois ans au maximum après le transfert des personnels, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux agents de droit public est défini par un accord collectif conclu entre la direction de l'agence et les représentants de ces agents. L'article prévoit qu'à défaut d'accord dans ce délai, le conseil d'administration établit ce

régime après avis du comité technique unique. Un décret en Conseil d'État précise la mise en œuvre de cet article.

• **Cet article a fait l'objet d'une importante discussion au Sénat** sur le paragraphe I du nouvel article L. 4312-3-2 du code des transports. Il est vrai que l'avant-projet de loi, élaboré à la suite des négociations avec les organisations syndicales représentatives des services de l'État et des salariés de VNF, rendait **facultatif le regroupement des instances représentatives du personnel**. Il instituait un comité technique destiné aux agents de droit public et maintenait le comité d'entreprise, compétent pour les agents de droit privé. Il prévoyait, ensuite, qu'après un délai de trois ans, **un accord collectif pourrait décider de remplacer ces instances séparées par un comité technique unique (CTU)**, compétent pour l'ensemble des personnels.

Cette option a, par la suite, été écartée en raison de sa fragilité juridique. Dans sa décision n° 2010-91 du 28 janvier 2011, le Conseil constitutionnel a jugé qu'il revenait au législateur de définir les conditions et les garanties de la participation des travailleurs à la détermination collective de leurs conditions de travail, en application du huitième alinéa du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, selon lequel « *tout travailleur participe, par l'intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail* », tandis que l'article 34 de la Constitution inclut dans le domaine de la loi la fixation des garanties fondamentales accordées aux fonctionnaires civils de l'État ainsi que la détermination des principes fondamentaux du droit du travail. Il en déduit qu'il revient au législateur de déterminer lui-même ces principes. En conséquence, lors de l'examen de l'avant-projet de loi, le Conseil d'État a estimé que le législateur ne saurait renvoyer à un accord, par nature aléatoire, les modalités de représentation du personnel de VNF. Il a également considéré, au visa du principe constitutionnel de participation, que l'ensemble des personnels d'un même établissement doit pouvoir s'exprimer collectivement dans une institution unique.

Privilégiant les engagements pris dans les négociations avec les personnels au détriment des exigences constitutionnelles, et contre l'avis de son Rapporteur, la commission de l'Économie du Sénat a adopté un amendement de M. Martial Bourquin faisant retour au texte de l'avant-projet de loi et aux instances représentatives séparées.

Cette décision a été infirmée en séance publique : les sénateurs ont, cette fois, choisi de faire prévaloir la position prudente du Rapporteur Francis Grignon. Pour prévenir le risque constitutionnel, le dispositif finalement adopté prévoit l'institution d'un comité technique unique. Néanmoins, pour tenir compte des accords passés avec les partenaires sociaux, il organise le CTU de telle sorte que les agents de droit public et les salariés de droit privé continuent de s'exprimer séparément sur les questions qui concernent exclusivement chacune de ces deux grandes catégories de personnel. À cette fin, le CTU comprend trois formations :

– une formation compétente pour le personnel de statut public qui exerce les compétences d’un comité technique classique ;

– une formation compétente pour les salariés, qui correspond à un comité d’entreprise, et qui conserve seule des attributions de gestion des activités sociales et culturelles ;

– une formation plénière, qui répond à l’impératif de représentation effective de l’ensemble des personnels, et qui traite des questions transverses.

III. La position de votre commission

• Votre rapporteur se félicite tout d’abord que les agents publics et les salariés de droit privé travaillant à l’entretien et au développement de la voie d’eau se trouvent regroupés sous l’autorité fonctionnelle et hiérarchique de l’établissement public. La réunion des différentes catégories de personnel dans un même ensemble permettra une plus grande cohérence de l’action publique et une appréciation globale des problématiques de la voie d’eau. Le regroupement au sein d’un service public à compétence nationale avait été un temps envisagé et défendu par certaines organisations syndicales. Les arguments présentés par l’étude d’impact font apparaître le caractère inadéquat de cette option : l’aspect opérationnel des métiers de la voie d’eau et l’intérêt de disposer d’une entité identifiée pour développer les voies navigables plaident en faveur d’une autonomie fonctionnelle que le droit confère, traditionnellement, sous la forme d’un établissement public.

Le ministre pourra déléguer au directeur général de VNF ses pouvoirs de gestion et de recrutement, ce directeur général pourra agir pareillement avec les directeurs territoriaux : la gestion déconcentrée pourra perdurer, en particulier les CAP locales pour les agents de catégorie C et les commissions consultatives paritaires (CCP) pour les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l’État. Le nouvel établissement pourra, de manière pérenne, recruter à la fois des agents publics et des salariés de droit privé.

Votre Rapporteur a pris en considération l’intérêt de la communauté de travail qui entretient et développe la voie d’eau en France. Les agents, parce qu’ils relèvent aujourd’hui de droits différents, ont craint de perdre des avantages acquis à l’occasion de ce projet de loi. Si l’intérêt d’un regroupement convainc généralement, rien ne justifierait qu’il ait des conséquences négatives sur la vie professionnelle et l’activité des personnels.

Ainsi, les dispositions contenues à l’article 2 du projet de loi semblent de nature à rassurer les angoisses de tous. Les alinéas 10 à 14, par exemple, énoncent l’ensemble des catégories de personnels qui concourent à l’activité de VNF, afin d’inscrire leur pérennité dans le marbre législatif. Le texte fait également référence, à plusieurs reprises et sans doute plus souvent que nécessaire, au maintien des statuts et des contrats en vigueur. Nul ne doute, désormais, que la

réforme de Voies navigables de France se fait avec les partenaires sociaux, non contre les partenaires sociaux.

La question de l'instance représentative, âprement discutée au Sénat, apparaît comme la plus épineuse dans la mesure où la conciliation des aspirations des personnels avec les exigences des normes constitutionnelles se révèle délicate. Comme le Gouvernement et les Sénateurs, votre Rapporteur écarte l'option des comités jumeaux dont la réunion serait conditionnée à l'accord des partenaires sociaux : ce serait vouer le texte « aux gémonies » du Conseil constitutionnel. Pour autant, il n'est pas envisageable d'instituer une instance réunissant tous les personnels sans considération de leur catégorie : ce serait mépriser la négociation qui permet à la réforme de suivre son cours et qui préjuge, déjà, de son succès futur.

Dans cette optique, la solution avancée par le Sénateur Francis Grignon et avalisée par le Sénat semble le meilleur compromis. Une instance unique sera bien créée, comme l'a recommandé le Conseil d'État, mais elle comprendra plusieurs formations, comme le souhaitent les personnels. Ainsi donc, devant l'impossibilité de faire naître un comité unique ou des comités jumeaux, l'article 2 institue des comités siamois. Votre rapporteur a pris l'attache, sur cette nouvelle rédaction, des organisations représentatives : il ressort de ces consultations que cette option recueille le plus d'adhésion, et qu'elle doit recevoir, par conséquent, le soutien de l'Assemblée.

• Votre Rapporteur aurait souhaité que soit maintenu l'équilibre difficilement atteint et que l'article 2 demeure tel que le Sénat l'avait approuvé, hormis quelques modifications ponctuelles de nature rédactionnelle. La commission du développement durable a néanmoins choisi d'adopter quatre amendements présentés par M. Alain Gest :

– le premier (CD1), à l'alinéa 18, précise que la formation du CTU représentant les salariés de droit privé dispose des moyens d'un comité d'entreprise conformément au chapitre V du titre III du livre III de la première partie du code du travail. Cet ajout semble superfétatoire car sous-entendu dans la rédaction antérieure. Toutefois, comme il ne menaçait en rien l'architecture du projet de loi, votre Rapporteur a émis un avis favorable à cet amendement ainsi adopté à l'unanimité ;

– le deuxième (CD4), à l'alinéa 21, confère la personnalité juridique à la formation du CTU représentant les salariés de droit privé. Cette disposition conduira à un CTU jouissant de la personnalité juridique et comprenant trois formations dont une seule, partielle de surcroît, disposera également de la personnalité juridique. Votre Rapporteur a donc émis un avis défavorable à cet amendement ;

– les troisième et quatrième (CD2 et CD3), à l'alinéa 29, indiquent que la désignation des représentants des personnels au sein du CTU et des délégués syndicaux s'opérera conformément aux règles du droit privé pour la catégorie des

salariés de droit privé. Les critères légaux devront être appréciés au niveau du collège. Votre Rapporteur estime que ces ajouts alourdissent le texte en répétant des garanties déjà octroyées.

*

La Commission examine l'amendement CD 8 de M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Nous demandons que les besoins permanents de VNF soient pourvus par des fonctionnaires ou des agents de statut assimilé.

Mme le rapporteur. Cet amendement souhaite un recrutement des salariés de droit privé de VNF par VNF. Je ne vois pas comment il pourrait en aller autrement. Avis défavorable.

M. Daniel Paul. Il faut croire que vous ne connaissez pas la situation de La Poste.

Mme le rapporteur. Nous ne sommes pas dans la situation de La Poste.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD 22 et CD 23 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie, en présentation commune, des amendements CD 1, 4, 2 et 3 de M. Alain Gest.

M. Alain Gest. Si vous le voulez bien, je présenterai en même temps plusieurs amendements relatifs au Comité technique unique, qui ont été cosignés par Jérôme Bignon.

L'amendement CD 1 précise de quels moyens disposera la formation représentant les salariés de droit privé au Comité technique unique. Nous souhaitons pérenniser les possibilités d'intervention dont bénéficient les salariés.

L'amendement CD 4 accorde à cette même formation la personnalité morale, ce qui lui permettra de continuer de gérer des œuvres culturelles et sociales.

Enfin, les amendements CD 2 et 3 garantissent que les mandats des salariés de droit privé ne seront pas noyés dans la nouvelle organisation – ces salariés, qui ne représentent que 10 % des effectifs, risquent en effet de ne plus être représentés.

Toutes ces dispositions sont conformes aux accords signés par la direction générale de VNF, qui ne sont pas repris par le projet de loi. Nous devons pourtant les respecter.

Mme le rapporteur. Sur l'amendement de précision CD 1, mon avis est favorable. En revanche, je suis défavorable aux amendements CD 4, CD 2 et CD 3. Je comprends les inquiétudes qui peuvent s'exprimer, mais il me semble que ce texte vise à rapprocher les agents publics des salariés de droit privé. Je ne crois pas qu'il faille créer un fossé supplémentaire entre chaque catégorie, même si le texte prévoit que chacune d'entre elles conservera ses conditions d'emploi et de statut.

M. Philippe Duron. Sans la personnalité morale, la formation représentant les salariés de droit privé au sein du Comité technique unique ne pourra pas avoir une gestion libre des œuvres culturelles et sociales. Dès lors, ce qui a été convenu pourra ne pas être respecté.

M. Daniel Paul. Madame le rapporteur, une fois n'est pas coutume, je suis d'accord avec votre analyse. Il me semble en effet que sur ces questions, le texte a trouvé un équilibre. Bien sûr, le respect des statuts des personnels de droit privé est nécessaire. Mais dans d'autres établissements ou entreprises publics au sein desquels cohabitent des personnels de statuts différents, nulle part la division en termes d'organisations syndicales n'est consacrée. Dans ce domaine, il faut permettre aux salariés de s'organiser au mieux pour tendre progressivement vers l'unité.

M. Antoine Herth. Comme Philippe Duron, je soutiens Alain Gest. Et le plaidoyer de Daniel Paul m'y encourage encore davantage. Contrairement à lui, je pense qu'il faut donner des garanties à cette partie du personnel qui sera minoritaire dans l'entreprise. Elle mérite autant que les autres de bénéficier d'un cadre légal qui la rassure sur son avenir au sein de VNF.

M. Alain Gest. L'équité et l'équilibre auraient été parfaits si le dialogue avec les salariés de l'établissement public VNF d'aujourd'hui avait été aussi approfondi que celui qui s'est instauré avec les agents publics du ministère. Dans la mesure où tel n'a pas été le cas, il est souhaitable que des garanties soient données aux quelque 370 salariés actuels de l'établissement, qui sont globalement favorables à l'évolution de celui-ci alors qu'ils savent très bien qu'ils représenteront demain moins de 10 % de ses effectifs, et qui veulent que les engagements pris envers eux soient respectés. Les amendements que j'ai rédigés avec Jérôme Bignon ont pour objet d'assurer par écrit le respect de ces engagements.

Mme le rapporteur. Monsieur Gest, certes des engagements ont bien été pris au printemps dernier, mais le Parlement a aussi le droit d'imprimer sa volonté. Vous avez vous-même souhaité conserver le nom VNF, contre la lettre même de ces engagements. Pour nous, le texte, qui a fait consensus – nous avons nous aussi

rencontré les personnels –, assure la représentativité et le respect des garanties souhaitées. Nous ne pouvons pas aller au-delà. Je réitère donc mon avis défavorable aux amendements CD 4, CD 2 et CD 3.

La Commission adopte l'amendement CD 1 à l'unanimité, puis elle adopte successivement les amendements CD 4, CD 2 et CD 3.

La Commission adopte ensuite les amendements rédactionnels CD 24, CD 25, CD 26, CD 27, CD 28 et CD 29 du rapporteur.

La Commission adopte alors l'article 2 ainsi modifié.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES À LA DÉCENTRALISATION, À LA GESTION DOMANIALE ET À LA POLICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE

Ce chapitre, composé de deux articles à l'issue des travaux du Sénat, vient étendre les pouvoirs de police de la navigation intérieure de Voies navigables de France et préciser les modalités de transferts de propriété du domaine public fluvial de l'État aux collectivités territoriales. La commission du développement durable a adjoint un article additionnel relatif à la navigation de la batellerie traditionnelle.

Article 3

(articles L. 4241-3 [nouveau], L. 4272-1, L. 4272-2 [nouveau] et L. 4313-3 du code des transports, L. 774-2 et L. 774-6 du code de justice administrative)

Police de la navigation intérieure

Issu du projet de loi, le présent article confie à Voies navigables de France des pouvoirs plus étendus en matière de police de la navigation intérieure.

I. Le droit en vigueur et les dispositions du projet de loi

La police de la navigation intérieure est chargée de garantir la sécurité des personnes et des biens sur « *les fleuves, rivières, canaux, lacs, retenues et étangs d'eau douce ainsi que leurs dépendances* »⁽¹⁾. Elle est régie par le **règlement général de police de la navigation intérieure (RGP)** ainsi que par les règlements particuliers de police (RPP) pris pour son exécution, qui fixent les règles et devoirs relatifs à la sécurité de la navigation sur l'ensemble du domaine fluvial. Ces règlements concernent aussi bien la signalisation et le marquage des objets flottants et de la voie d'eau, les dommages causés aux ouvrages d'art, les horaires

(1) Décret n°73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure.

de navigation, les documents de bords et les contrôles, les règles de circulation ou de stationnement, etc.

En l'état actuel du droit, la compétence en matière de **police administrative de la navigation intérieure** est dévolue au préfet de département. La constatation des infractions aux règles de la navigation intérieure relève de la **police pénale**, par le biais des officiers de police judiciaire et des agents de l'État commissionnés et assermentés à cette fin.

Le **préfet de département** est compétent pour les règlements particuliers de police (RPP), les autorisations de manifestations nautiques, les autorisations de transport spécial, les prescriptions temporaires (modifications des règles de la circulation), ainsi que pour les prescriptions particulières applicables au transport de personnes.

Afin de permettre au gestionnaire de la voie d'eau de disposer des prérogatives nécessaires au fonctionnement optimal du réseau fluvial, les pouvoirs de police de la navigation intérieure de VNF sont étendus par le présent article : **son premier paragraphe vient modifier le code des transports tandis que le paragraphe II apporte des modifications au code de justice administrative.**

➤ Le **paragraphe I** vient compléter le livre II de la IV^e partie du code des transports, relatif à la navigation intérieure.

• Le 1^o introduit un **nouvel article L. 4241-3** au 1^{er} chapitre du titre IV (« *Police de la navigation intérieure* »). Cet article permettra au gestionnaire de la voie d'eau, sans préjudice des compétences échues au représentant de l'État, de « *prendre les mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation justifiées par les incidents d'exploitation, les travaux de maintenance ou des événements climatiques* ». La liste des mesures mentionnées à l'article L. 4241-3 sera fixée par voie réglementaire.

Ce dispositif renforcera l'efficacité de l'exploitation du réseau navigable, en assurant une plus grande cohérence dans la régulation de la circulation fluviale. En effet, le nouvel article L. 4241-3 permettra au gestionnaire du réseau de prendre des mesures d'urgence, qui demandent un niveau de technicité et des capacités à agir rapidement. Ainsi, la sécurité du domaine fluvial, nécessaire au bon fonctionnement de la navigation, sera garantie. Par exemple, si un bateau dépourvu des éléments de sécurité réglementaires se présente, le gestionnaire de la voie d'eau pourra ainsi immédiatement prendre les mesures requises, afin d'assurer une sécurité optimale sur le réseau fluvial français. L'article encadre bien ces nouveaux pouvoirs, qui ne viennent pas concurrencer les pouvoirs de police administrative de la navigation intérieure dévolus au préfet.

Les compétences seront réparties de manière optimale, le gestionnaire de la voie d'eau prendra les mesures les plus urgentes nécessitant de bien connaître le réseau tandis que le préfet de département décidera des actes plus complexes afin

de garantir la sécurité publique. Enfin, les deux entités travailleront de concert, le représentant de l'État disposant des services de VNF pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment dans un cadre de gestion de crise.

D'ailleurs, dans la perspective d'un élargissement de ses prérogatives en matière de police, VNF a signé, le 8 novembre 2011, une convention en vue de renforcer sa coopération avec le commandement de la gendarmerie des voies navigables (GCVN). Cet accord permettra de mettre en commun les informations disponibles et les savoir-faire, ainsi que de mener des opérations conjointes.

• Le 1^o modifie également l'article L. 4272-1 du second chapitre du titre VII (« *Sanctions administratives et sanctions pénales* ») du livre II du code des transports. Désormais, les officiers et agents de police judiciaire, ainsi que les agents du ministère des transports assermentés et commissionnés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, seront chargés de constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure, en plus des règlements concernant les bateaux et des infractions spécifiquement fixées aux chapitres III et IV du présent titre ⁽¹⁾.

• Le 1^o introduit enfin, au chapitre II du titre VII, un **nouvel article L. 4272-2** qui élargit encore les pouvoirs de police confiés au gestionnaire de la voie d'eau. Cet article permettra aux agents de VNF, commissionnés et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, de constater les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure.

Depuis plusieurs années, les gestionnaires de la voie d'eau réclament davantage de pouvoirs en matière de police de la navigation intérieure, car ils sont les premiers concernés et les premiers touchés par ces manquements. En effet, comme l'évoque le rapport enregistré au Sénat, le 12 octobre 2011, sur le projet de loi relatif à l'Agence nationale des voies navigables, « *les agents des services de la navigation (et les DDT-M⁽²⁾) sont les seuls à constater les dégâts que peuvent causer le non-respect de certaines règles* ». La possibilité pour ces agents, assermentés et commissionnés, de constater des infractions va donc dans le bon sens.

• Le 2^o précise les **prérogatives du directeur général de VNF en matière de police des voies navigables**, en réécrivant largement l'article L. 4313-3 du code des transports.

La rédaction en vigueur précise qu'en cas d'atteinte à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à VNF, son président peut, en lieu et place du préfet, saisir le tribunal administratif territorialement compétent. Enfin, cet article indique la possibilité pour le président du conseil d'administration de VNF de

(1) Le chapitre III porte sur les contraventions de grande voirie et le chapitre IV sur les sanctions pénales.

(2) Directions départementales des territoires et de la mer.

déléguer sa signature au directeur général, lui-même pouvant subdéléguer aux « chefs des services déconcentrés de l'État qui sont les représentant locaux de l'établissement ».

La nouvelle rédaction de l'article L. 4313-3 vient notamment mettre à jour les changements de gouvernance issus du décret n° 2008-1321 du 17 décembre 2008 relatif à Voies navigables de France, qui a modifié la répartition des compétences entre le président et le directeur général. Le rôle du directeur général a été revalorisé, celui-ci étant désormais en charge de l'exécutif, mission auparavant échue au président du conseil d'administration.

Désormais, le pouvoir de saisir la justice en cas d'atteinte à l'intégrité et à la conservation du domaine confié à VNF ne sera plus réservé à son président mais à son directeur général. Cette nouvelle rédaction remplace également la mention faite au « *tribunal administratif territorialement compétent* », pour évoquer plus simplement « *la juridiction territorialement compétente* », ce qui permet de prévoir tous les cas de saisine. Enfin, l'article L. 4313-3 issu du projet de loi précise que le directeur général délègue sa signature aux directeurs des services territoriaux de l'établissement, qui eux-mêmes peuvent subdéléguer leur signature aux agents de l'établissement chargés de fonctions d'encadrement.

➤ Le **paragraphe II** de l'article 3 introduit des modifications au chapitre IV (« *les contraventions de grande voirie* ») du titre VII du livre VII du code de justice administrative.

• Le 1^o modifie l'**article L. 774-2** portant sur la **notification des procès-verbaux de contraventions de grande voirie**, qui doit être adressée au contrevenant par le préfet. Il introduit après le premier alinéa de l'article L. 774-2 un **nouvel alinéa** qui précise que, « *pour le domaine public défini à l'article L. 4314-1 du code des transports* », c'est-à-dire le domaine confié à VNF, le directeur général de l'établissement et les autorités auxquels il est habilité à déléguer sa signature⁽¹⁾, se substitueront au représentant de l'État dans le département.

L'alinéa distingue le cas particulier du **port autonome de Paris** : pour le domaine public de port de Paris, c'est son directeur général qui est compétent pour notifier les procès-verbaux aux contrevenants, cette fois « *concurrentement avec le représentant de l'État dans le département* ».

Enfin, dans un souci de cohérence, le 2^o modifie l'**article L. 774-6** : ce seront les « *autorités mentionnées à l'article L. 774-2* » (c'est-à-dire le directeur général de VNF et celui de port autonome de Paris) qui auront désormais la charge de notifier le jugement aux parties, en lieu et place du préfet.

(1) Voir l'article L. 4313-3 du code des transports.

Cette seconde partie de l'article 3 vient donc aussi renforcer les prérogatives de VNF en matière de police de la navigation intérieure, en retirant au préfet la notification des contraventions de grande voirie en cas d'infraction survenant sur le domaine confié à VNF et en permettant au directeur général de port de Paris, sur le domaine public attribué au port, d'exercer ce pouvoir concurremment avec le préfet.

II. Les apports du Sénat et les propositions de votre commission

Le présent article a été adopté par le Sénat, assorti de trois amendements rédactionnels.

Votre rapporteur se félicite de la nouvelle cohérence apportée par l'article 3 à la répartition des compétences entre le gestionnaire des voies navigables et le représentant de l'État compétent en matière de police. La possibilité pour VNF de pouvoir intervenir rapidement, lorsque des comportements sont à même de porter atteinte au bon fonctionnement et à la sécurité du réseau, ne peut qu'être saluée.

*

La Commission adopte l'article 3 sans modification.

Article 4

(articles L. 2132-23 et L. 3113-1 du code général de la propriété des personnes publiques)

Constat des contraventions de grande voirie. Restriction du transfert des ports intérieurs

Issu du projet de loi initial, l'article 4 apporte des modifications à deux articles du code général de la propriété des personnes publiques.

I. Les dispositions du projet de loi

• **Le 1^o** introduit une nouveauté à l'**article L. 2132-23** du code général de la propriété des personnes publiques à propos des contraventions de grande voirie, et va donc dans le même sens que les dispositions de l'article 3 précédent.

La rédaction en vigueur de l'article L. 2132-23 mentionne les diverses autorités ayant compétence pour « *constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application* » : il s'agit des agents de l'État assermentés à cet effet devant le tribunal de grande instance, des officiers de police judiciaire, des fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, des adjoints au maire et des gardes champêtres. L'article 4 complète la liste des autorités qualifiées en introduisant la possibilité pour les personnels de VNF de constater ces contraventions, sur le domaine confié à l'établissement.

Les personnels de VNF pourront donc également constater les contraventions de grande voirie, qui concernent principalement l'utilisation du domaine fluvial et les atteintes à son intégrité. Pour s'assurer de la bonne application de ces pouvoirs de police, les agents concernés seront tenus de prêter serment devant le préfet compétent. Les personnels de VNF, une fois admis à exercer ces prérogatives, devront, de la même manière, prêter serment.

• Le 2° complète l'alinéa 3 de l'**article L. 3113-1** du même code, concernant les **transferts de propriété du domaine public fluvial**. Cette modification ne porte désormais plus sur les pouvoirs de police de VNF mais sur la gestion domaniale du réseau fluvial.

L'article L. 3113-1 actuellement en vigueur évoque la possibilité de transférer la propriété du domaine public fluvial de l'État, ou d'une autre personne publique, à une collectivité territoriale ou à l'un de ses groupements. Cet article vient également préciser les diverses modalités de ce transfert.

Le **troisième alinéa de l'article L. 3113-1** souligne qu'un tel transfert *« est refusé si la cohérence hydraulique ne peut pas être assurée »*. L'article 4 de la présente loi complète cet alinéa par un autre cas où le transfert peut être refusé : si un tel transfert, dès lors qu'il concerne un port intérieur situé sur une voie non transférable, est à même de porter atteinte au développement du transport de fret fluvial, il sera rejeté.

Cette précision, apportée par le présent article au code général de la propriété des personnes publiques, vise à favoriser le développement du fret fluvial, en prévenant d'éventuels blocages qui pourraient résulter du transfert d'un port intérieur situé sur une voie non transférable, au profit des collectivités territoriales. C'est un apport qui rentre en droite ligne dans les objectifs définis par le Grenelle de l'environnement en faveur du report modal. Cette restriction a aussi pour objectif de préserver les perspectives d'augmentation du trafic sur le réseau magistral français.

La **liste des voies non transférables** a été dressée dans l'article annexe du décret n° 2005-992 du 16 août 2005 relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Si la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales est venue autoriser de manière optionnelle la décentralisation des ports intérieurs, elle n'aborde pas le cas où ces ports seraient situés sur une voie non transférable. Le présent article vient donc apporter une précision utile quant au transfert, de l'État aux collectivités, d'un port intérieur situé sur une voie non transférable.

II. Les apports du Sénat et les propositions de votre commission

Le présent article a été adopté par le Sénat sans modification.

Votre rapporteur est favorable aux modifications apportées par l'article 4 qui viennent compléter de manière cohérente les apports de l'article précédent en faveur d'une extension des pouvoirs de police de VNF.

La possibilité pour les agents de VNF de constater les contraventions de grande voirie sur le domaine confié à l'établissement fait sens, car ils sont les plus qualifiés et les plus concernés pour établir ce type de constat. Enfin, toutes les dispositions à même de favoriser l'essor du fret fluvial en France ne peuvent qu'être saluées. Cette précision du dispositif de transfert de propriété du domaine public fluvial de l'État aux collectivités va dans le bon sens et vient clarifier une possibilité jusque-là mal explicitée. Désormais, le transfert d'un port intérieur situé sur une voie non transférable peut être refusé, s'il est établi que le transport de marchandises par la voie d'eau pourrait être entravé, ce qui est en parfaite cohérence avec la relance de la voie d'eau amorcée par le Grenelle de l'environnement.

*

La Commission adopte l'article 4 sans modification.

Article 4 bis (nouveau)
(art. L. 4211-1 du code des transports)

Navigation des bateaux traditionnels dans les eaux intérieures

Le décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 définit les conditions de délivrance des titres de navigation pour les bateaux fluviaux, afin de garantir la sécurité des biens et des personnes, conformément aux prescriptions de l'article L. 4211-1 du code des transports suivant lequel « *les règles de construction, gréement et entretien des bateaux destinées à assurer la sécurité des personnes et des biens se trouvant à bord et celle de la navigation sont fixées par voie réglementaire* ».

Les exigences pour les bateaux transportant au plus six passagers, hors les membres d'équipage, sont strictement identiques à celles des bateaux de plaisance de même gabarit. Entre sept et douze passagers, les normes de flottabilité et de stabilité se trouvent légèrement renforcées. Au-delà de douze passagers, les exigences correspondent à une réglementation européenne aux exigences drastiques édictées pour une sécurité maximale.

Il est évident que la batellerie traditionnelle ne peut, en aucune manière, satisfaire ces règles de sécurité : les bateaux fluviaux anciens sont, de toute évidence, de conception ancienne. Mais les associations qui les gèrent et les entretiennent ont précisément pour objet de permettre leur navigation, sans pour autant mettre en danger la vie de passagers – il semble évident que les liaisons commerciales n'ont pas vocation à être assurées par des navires patrimoniaux, dont le charme ne réside ni dans leur confort, ni dans leurs performances.

Le droit positif semble, pourtant, prononcer leur disparition à la suite de la circulaire du 3 août 2010 (NOR : DEVT1019642C). Son article 4 précise que les membres d'une association utilisant un bateau traditionnel doivent être assimilés à des passagers, et non à des membres d'équipage. Il revient à exclure les bateaux traditionnels de la réglementation souple appliquée à la plaisance pour la placer sous le régime particulièrement strict de la navigation commerciale.

Cette interprétation gouvernementale pose problème. D'une part, il paraît difficilement concevable d'interdire à une association de préservation de la batellerie traditionnelle d'exercer son objet social en lui imposant de procéder à des mises en conformité irréalisables. D'autre part, la même circulaire précise que les relations personnelles et familiales accueillies à bord sans contribution financière ne constituent pas des passagers au sens du décret du 2 août 2007, ce qui montre qu'une approche différenciée demeure envisageable.

Une difficulté similaire avait été posée par les automobiles de collection au regard des fortes émissions de gaz à effet de serre dont les moteurs de conception traditionnelle sont généralement responsables. Au regard de leur intérêt patrimonial et du volume limité de pollution généré, le Parlement a fait le choix de n'astreindre ces véhicules anciens à aucune obligation de respect d'un seuil d'émission, ni à l'écopastille ⁽¹⁾.

Cette solution maximaliste – la suspension de toute prescription en matière de sécurité – semble néanmoins excessive au regard des impératifs de protection des individus. Du reste, elle n'est pas souhaitée par les défenseurs de la batellerie traditionnelle, qui admettent la pertinence d'une réglementation stricte dès lors qu'elle demeure accessible. À moyen terme, la Fondation du patrimoine maritime et fluvial pourrait accorder un label *Bateau d'intérêt patrimonial* aux navires fluviaux, sur le modèle de ce qui existe déjà pour les navires maritimes ⁽²⁾, de façon à dénombrer strictement les bateaux pour lesquels une exemption aux règles de sécurité serait justifiée ; son action en matière fluviale semble toutefois trop récente pour servir dès à présent de base réglementaire.

Dans l'attente, la préservation de la batellerie traditionnelle justifie une action rapide du législateur, sans pour autant remettre en cause les règles de sécurité. Le président Serge Grouard suggère d'adoindre à l'article L. 4211-1 du code des transports précédemment cité un alinéa supplémentaire ainsi rédigé : « *Un arrêté du ministre chargé des voies navigables réglemente la navigation dans les eaux intérieures des bateaux traditionnels lorsque ceux-ci sont possédés*

(1) Article 13 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

(2) Le label officiel Bateau d'intérêt patrimonial a été créé par la loi du 30 décembre 2006, mise en œuvre par un décret du 21 août 2007. La présence de représentants des ministres en charge des douanes, de la mer et de la culture à la commission de labellisation, ainsi que le fait que les bateaux labellisés fassent l'objet d'un arrêté publié au Journal officiel, témoignent du sérieux de ce dispositif. Depuis la création du label, 465 navires en ont bénéficié. Le label a été ouvert aux bateaux fluviaux en juin 2010.

par une association dont seuls les membres ont vocation à embarquer à son bord. »

Cette rédaction semble concilier l'objectif patrimonial et l'impératif de sécurité. L'arrêté ministériel dont il est fait mention aurait pour objet de réglementer la navigation des bateaux traditionnels, ce qui écarte le risque d'une interdiction pure et simple. Ce régime assoupli serait conditionné à la détention du bateau par une association et à la présence à bord des seuls membres de ladite association, évitant le danger d'une exploitation commerciale.

Votre Rapporteur, qui partage l'intérêt du président Serge Grouard pour la protection de la batellerie traditionnelle, a recommandé l'adoption de cet amendement portant article additionnel. La commission du développement durable s'est prononcée conformément à cet avis.

*

La Commission est saisie de l'amendement CD 12 de M. Serge Grouard, portant article additionnel après l'article 4.

M. le président Serge Grouard. Cet amendement, cosigné par Fabienne Labrette-Ménager, vise à remédier à une difficulté qui concerne la batellerie traditionnelle, dite de « patrimoine », malencontreusement assimilée aux embarcations classiques alors qu'elle ne peut matériellement pas respecter la même réglementation en termes de sécurité. De même qu'on n'impose pas aux voitures anciennes de ne circuler qu'à condition d'être pourvues de ceintures de sécurité, nous souhaitons faire en sorte que les bateaux traditionnels, souvent restaurés par des associations de bénévoles, puissent continuer à naviguer.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. À l'image de ce que nous avons décidé pour les véhicules de collection, cet amendement permettra la conservation, la restauration et l'utilisation des bateaux traditionnels. C'est une question de patrimoine, mais aussi de tourisme.

M. Antoine Herth. Pour faire un tour en gabare sur la Dordogne, faudra-t-il être membre de l'association qui gère ce bateau ?

M. le président Serge Grouard. L'objet de l'amendement est de permettre à ceux qui entretiennent et restaurent ces bateaux de naviguer. La question que vous posez ne nous a pas échappé, mais elle est marginale par rapport au problème auquel on se heurte aujourd'hui.

M. Philippe Boënnec. Comment se fera la classification ? Dans le cadre du dispositif concernant les « bateaux d'intérêt patrimonial », qui fonctionne bien, elle est assurée par un organisme – elle ouvre droit, en effet, à certains avantages fiscaux, notamment en matière de droit de francisation.

M. Daniel Paul. Imaginons qu'il y ait, d'une part, une association gérant des bateaux anciens et transportant quelques touristes pour se procurer des subsides supplémentaires et, d'autre part, une entreprise à but lucratif qui exploite des navires moins anciens. Que passera-t-il ?

M. le président Serge Grouard. L'amendement vise des associations dont seuls les membres ont vocation à embarquer à bord, ce qui évitera toute concurrence subreptice. Dans l'hypothèse que vous évoquez, monsieur Paul, le bateau a vocation à être soumis à la réglementation de droit commun. On peut d'ailleurs penser que les modifications réalisées pour accueillir des passagers ne permettront plus au bateau d'être considéré comme présentant un intérêt patrimonial.

Monsieur Boënnec, nous nous orientons vers le type d'organisation que vous évoquez.

M. Alain Gest. Je rappelle que la fondation présidée par Gérard d'Aboville est tournée, pour le moment, vers les bateaux maritimes. Elle commence toutefois à s'intéresser également aux bateaux fluviaux.

M. le président Serge Grouard. C'est bien à cela que je pensais.

La Commission adopte l'amendement à l'unanimité.

Mme Fabienne Labrette-Ménager, vice-présidente, remplace M. Serge Grouard à la présidence de la Commission.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Ce chapitre, initialement composé de sept articles, comprend les dispositions destinées à accompagner le changement de statut de Voies navigables de France. Une disposition, devenue inutile, a été supprimée par le Sénat ; la commission du développement durable a confirmé cette suppression.

Article 5

Transfert des services aux collectivités territoriales devenant gestionnaires de voies d'eau

L'article 5 du projet de loi prévoit qu'à compter du 1^{er} janvier 2013, les services de VNF qui participent à l'exercice des compétences en matière de voies d'eau transférées aux collectivités territoriales ou à leurs groupements dans le cadre de la décentralisation pourront être transférés à ces collectivités. Les deux alinéas de cet article énoncent les conditions de ce transfert, en application du mécanisme d'intégration prévu par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et

responsabilités locales et adaptent la « clause de sauvegarde » selon laquelle le nombre d'emplois transférés des services de l'État aux collectivités ne peut être inférieur à celui constaté deux années auparavant.

Depuis le début des années 1980, une partie du réseau a d'ores et déjà été transférée aux collectivités locales dans le cadre des lois de décentralisation. Sont concernées les régions Bretagne, Pays de la Loire et le département de la Somme. En outre, depuis le 1^{er} janvier 2010 et le transfert à titre expérimental des canaux bourguignons à la région Bourgogne, 520 kilomètres sont désormais gérés par cette région. De même, les 24 kilomètres des canaux de Roubaix et de la Marque urbaine sont gérés de manière expérimentale par la communauté urbaine de Lille, depuis le 10 novembre 2010.

Seul le réseau secondaire a vocation à être géré par les collectivités territoriales décentralisées. En effet, l'article 56 de la loi n° 2003-699 du 31 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et à la réparation des dommages précise que le réseau principal, dit « magistral », ne peut faire l'objet d'un transfert de l'établissement public aux collectivités. Par ailleurs, cet article souligne le caractère avant tout optionnel d'un tel transfert. La loi du 31 juillet 2003 tire les conséquences de la réforme constitutionnelle du 28 mars 2003 sur l'organisation de la République : le deuxième alinéa de l'article 72 de la Constitution précise désormais que « *les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon* ».

• **Le premier alinéa** de l'article 5 dispose que le transfert de ces services et parties de services aura lieu en application du titre V de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales - sous réserve du second alinéa, qui prévoit une adaptation de la « clause de sauvegarde ». Le titre V de la loi précitée est relatif aux « *transferts de services et garanties individuelles des agents* » : il définit les conditions du transfert de services de l'État aux collectivités territoriales, ainsi que les garanties individuelles apportées aux agents concernés. En somme, cet article étend ces conditions aux transferts opérés depuis l'établissement public administratif nouvellement créé.

• **Le second alinéa** de l'article 5 adapte la « clause de sauvegarde », conformément à la loi du 13 août 2004 précitée : il dispose que seront transférés les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant l'année du transfert, sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert.

La commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat a adopté un amendement proposé par le rapporteur, M. Francis Grignon, visant à tenir compte des expérimentations en cours dans le cadre de l'adaptation de la « clause de sauvegarde ». Cette situation concerne essentiellement la région Bourgogne, pour laquelle un transfert de 359 emplois le 31 décembre 2012 a été décidé à la fin de l'année 2009.

Afin de protéger les intérêts des collectivités territoriales engagées dans un processus d'expérimentation, la Sénat a souhaité préciser que, pour les collectivités territoriales engagées, à la date de promulgation de la présente loi, dans une expérimentation prévue à l'article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques, « *la référence plancher mentionnée à l'alinéa précédent est l'effectif d'emplois mis à disposition de la collectivité tel qu'il est fixé dans la convention d'expérimentation* ».

Votre Rapporteur, convaincue de la pertinence de cette précision, a recommandé l'adoption de l'article 5 sans modification et la commission du développement durable s'est prononcée conformément à cet avis.

*

La Commission adopte l'article 5 sans modification.

Article 6

Transfert des services ministériels déconcentrés à Voies navigables de France

Dans la version initialement proposée par le Gouvernement, l'article 6 prévoyait notamment le changement de nom de l'établissement public Voies Navigables de France, qui aurait alors été dénommé « **Agence nationale des voies navigables** » à compter du 1^{er} janvier 2013. Le Sénat ayant décidé de conserver l'identité VNF, et la commission du développement durable de l'Assemblée nationale ayant approuvé ce choix, la première phrase de l'article 6 a disparu du texte.

Dès lors, l'article 6 du projet de loi, qui ne contient qu'un seul alinéa, détermine les services ou parties de services transférés au nouvel établissement public administratif :

- les services ou parties de services déconcentrés du ministère chargé des transports ;
- les services ou parties de services déconcentrés relevant du Premier ministre ;
- les parties de ces services chargées des fonctions de support, notamment en matière de gestion administrative et financière ;
- les services ou parties de services faisant l'objet d'une expérimentation prévue par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales.

Le dispositif présenté par l'article 6 tient compte des évolutions mises en œuvre par ce projet de loi et précise utilement la nature des services à transférer.

Votre Rapporteur a ainsi recommandé à la commission du développement durable l'adoption de l'article 6 sans modification et celle-ci s'est prononcée conformément à cet avis.

*

La Commission adopte l'article 6 sans modification.

Article 7

Modalités de transfert des personnels, statut et régime transitoire d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels transférés

I. Les dispositions du projet de loi

L'article 7 énonce les conditions dans lesquelles les personnels transférés à l'établissement public lui seront affectés, dans le respect de leur statut ou, suivant le cas, de leur contrat et de leur convention collective. En outre, il maintient – pour trois ans au plus – le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail antérieurement applicable.

Le **paragraphe I** dispose que les personnels transférés seront affectés, au 1^{er} janvier 2013, dans des conditions inchangées : les fonctionnaires de l'État, titulaires et stagiaires, conserveront le bénéfice de leur statut et, le cas échéant, de leur emploi fonctionnel ; les fonctionnaires détachés au sein de VNF le demeureront ; les agents non titulaires de droit public seront recrutés par VNF par des contrats de droit public reprenant les stipulations de leur contrat antérieur ; les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État resteront soumis aux dispositions réglementaires les régissant et ils conserveront leur régime de pension ; les salariés de droit privé régis par la convention collective de VNF resteront employés par l'établissement public.

Le **paragraphe II** maintient, pendant une période transitoire maximale de trois années après le transfert, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux services transférés.

II. Les modifications apportées par le Sénat

La commission de l'Économie du Sénat a approuvé cet article dans sa version initiale, sans lui apporter de modification. En revanche, en séance publique, un amendement de M. François Patriat et des sénateurs socialistes a été adopté pour préciser qu'une modification de l'organisation et de l'aménagement du temps de travail dans le cadre d'une décentralisation en phase d'expérimentation fait l'objet d'une concertation avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités compétent.

III. La position de votre commission

Votre Rapporteur estime que les précisions apportées par cet article aux modalités d'intégration des personnels transférés sont propres à dissiper les éventuelles réticences.

La garantie du maintien transitoire du régime d'aménagement du temps de travail applicable aux services transférés découle de la même préoccupation – les trois années de transition répondent à la nécessité de renouveler les institutions représentatives du personnel avant de négocier un nouveau cadre. Quant à l'ajout opéré par le Sénat, dans la mesure où une expérimentation constitue un préalable à une décentralisation définitive, il semble cohérent d'associer la collectivité territoriale compétente aux décisions relatives à l'organisation du temps de travail.

C'est pourquoi votre Rapporteur a recommandé l'adoption de l'article 7 sans modification et la commission du développement durable s'est prononcée conformément à cet avis.

*

La Commission adopte l'article 7 sans modification.

Article 8

Régime transitoire des instances représentatives du personnel

I. Les dispositions du projet de loi

L'article 8 précise le régime transitoire des instances représentatives du personnel entre le 1^{er} janvier 2013, date d'entrée en vigueur envisagée pour la présente loi, et le renouvellement ou la constitution des nouvelles instances – délégués et représentants du personnel, comité technique unique, comités techniques uniques de proximité et comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT).

Le **paragraphe I** organise une période transitoire, d'une durée maximale de deux ans, entre le transfert des services et la constitution du comité technique unique et des comités techniques uniques de proximité prévus à l'article 2. Les organisations syndicales des personnels de l'État transférés désigneront, en fonction de leur représentativité et dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, dix représentants comme interlocuteurs du directeur général de l'établissement pour les questions relevant des comités techniques de la fonction publique, conformément à leur statut. Le mandat des membres du comité d'entreprise de VNF se poursuivra jusqu'à son terme, dans le respect du code du travail. Les comités techniques des services transférés seront maintenus ; leurs membres poursuivront leur mandat jusqu'à l'élection des représentants du personnel siégeant dans les comités techniques uniques.

Le **paragraphe II** organise une période transitoire, d'une durée maximale d'un an, entre le transfert des services et la constitution du comité central et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail. Les organisations syndicales des personnels de l'État transférés désigneront, en fonction de leur représentativité et dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, dix représentants comme interlocuteurs du directeur général de l'établissement pour les questions d'hygiène et de sécurité. Les CHSCT de VNF et des services transférés seront maintenus ; leurs membres poursuivront leur mandat jusqu'à l'élection des représentants du personnel siégeant aux CHSCT central et locaux.

Le **paragraphe III** dispose que le mandat des délégués du personnel en fonction à la date du transfert perdurera jusqu'à son terme dans les conditions prévues par le code du travail.

Le **paragraphe IV** dispose que les élections des représentants du personnel au conseil d'administration devront avoir lieu dans l'année suivant le transfert des services à l'établissement. Les représentants du personnel en fonction à la date du transfert demeureront en fonction jusqu'à la proclamation des résultats. Les représentants du personnel des services transférés seront désignés par décret sur proposition des organisations syndicales représentatives en fonction de leur représentativité.

II. Les modifications apportées par le Sénat

Le Sénat a approuvé cet article dans sa rédaction initiale, tant lors de son examen par la commission de l'Économie qu'à l'occasion de la séance publique.

Une période transitoire est propice au rapprochement des points de vue des différentes catégories de personnels sur les modalités d'organisation respectives de leurs institutions représentatives. Cette démarche prend tout son sens dans le cadre de ce projet de loi, qui vise à rassembler et à réunir les compétences nécessaires à une bonne gestion de la voie d'eau. Une identité commune doit naître dans le creuset du nouvel établissement public à caractère administratif, sans toutefois exercer une contrainte niant les origines diverses des personnels.

III. La position de votre commission

Votre Rapporteur a, ainsi, recommandé à la commission du développement durable l'adoption de l'article 8 sans modification. Celle-ci s'est prononcée conformément à cet avis.

*

La Commission adopte l'article 8 sans modification.

Article 9

Coordination législative

L'article 9 du projet de loi prévoyait la répercussion du changement de nom de l'établissement public « Voies navigables de France » en « Agence nationale des voies navigables » dans tous les textes législatifs et réglementaires en vigueur, conformément à ce que disposait l'article 1^{er} au moment du dépôt du texte sur le bureau du Sénat.

La commission de l'Économie du Sénat ayant opté pour un maintien du nom Voies navigables de France, elle a logiquement procédé à la suppression de cet article devenu sans objet. Le Sénat a confirmé ce choix lors de son examen en séance publique.

Votre Rapporteur privilégie également la persistance de la marque VNF. Le maintien de la suppression de l'article 9 a donc été recommandé à la commission du développement durable, qui s'est prononcée conformément à cet avis.

*

Mme Fabienne Labrette-Ménager, présidente. Cet article a été supprimé par le Sénat.

La Commission maintient la suppression de l'article 9.

Article 10

(article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983)

Abrogation d'une disposition devenue inutile

L'article 10 du projet de loi abroge le dix-septième alinéa de l'annexe II de l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public. Cette disposition permettait l'inclusion de l'établissement public à caractère industriel et commercial Voies navigables de France dans le champ d'application de cette loi destinée aux entreprises publiques.

Dès lors que l'article 1^{er} du projet de loi confère à Voies navigables de France un caractère administratif, cette détermination légale devient superflue.

Le Sénat a approuvé cet article dans sa rédaction initiale, tant lors de son examen par la commission de l'Économie qu'à l'occasion de sa discussion en séance publique.

Votre Rapporteur a, ainsi, recommandé l'adoption de l'article 10 sans modification et la commission du développement durable s'est prononcée conformément à cet avis.

*

La Commission adopte l'article 10 sans modification.

Article 11

Règles d'entrée en vigueur de la loi

L'article final du projet de loi prévoit son entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2013. La transformation de Voies navigables de France en établissement public à caractère administratif réclamerait, en effet, divers textes d'application dont l'élaboration nécessite quelques mois. Les décrets relatifs au transfert des personnels de l'État, notamment, devront recevoir un soin particulier.

Les missions accessoires nouvelles confiées à l'établissement, qui figurent aux 6^o, 7^o et 8^o de l'article L. 4311-2 dans sa rédaction prévue aux alinéas 14 à 17 de l'article 1^{er} du projet de loi, font toutefois l'objet d'une exception. L'article 11 ordonne, en effet, leur application immédiate.

Il s'agit de :

– l'exploitation, à titre accessoire et sans nuire à la navigation, de l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages sur le domaine public fluvial ;

– la valorisation du domaine public fluvial, que le projet de loi remet à Voies navigables de France en pleine propriété ;

– la possibilité de créer des filiales et de prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes concourant aux missions de l'établissement public.

Le Sénat a approuvé cet article dans sa rédaction initiale, tant lors de son examen par la commission de l'Économie qu'à l'occasion de sa discussion en séance publique.

Votre Rapporteur constate qu'une application de ce texte à la date de sa promulgation ne manquerait pas de soulever des difficultés. Une entrée en vigueur repoussée au 1^{er} janvier 2013 laisserait à l'administration le temps nécessaire pour les aplanir. Les exceptions prévues pour une application immédiate paraissent, en outre, tout à fait à propos : un transfert immédiat à VNF des responsabilités relatives à l'exploitation de l'énergie hydraulique et à la valorisation du domaine public est de nature à accélérer les procédures, alors même que des ouvrages fluviaux sont en cours de modernisation.

Votre Rapporteur a, ainsi, recommandé à la commission du développement durable l'adoption de l'article 11 sans modification. Celle-ci s'est prononcée conformément à cet avis.

*

L'amendement CD 46 du rapporteur est retiré.

La Commission adopte ensuite l'article 11 sans modification.

*

Enfin, la Commission adopte l'ensemble du projet de loi ainsi modifié.

TABLEAU COMPARATIF

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	CHAPITRE I ^{ER}	CHAPITRE I ^{ER}
	Dispositions relatives aux missions et à l'organisation de Voies navigables de France	Dispositions relatives aux missions et à l'organisation de Voies navigables de France
	Article 1^{er}	Article 1^{er}
	Le titre I ^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :	Alinéa sans modification
Code des transports Quatrième partie : Navigation intérieure et transport fluvial Livre III : Voies navigables de France et ports fluviaux Titre I ^{er} : Voies navigables de France Chapitre I ^{er} : Objet et missions	1° L'article L. 4311-1 est ainsi rédigé :	Alinéa sans modification
« <i>Art. L. 4311-1.</i> – L'établissement public de l'État à caractère industriel et commercial dénommé Voies navigables de France est chargé de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration, de l'extension et de la promotion des voies navigables et de leurs dépendances, ainsi que de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours d'eau et plans d'eau. Pour l'accomplissement de ses missions, il gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de sociétés filiales, le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1, ainsi que son domaine privé. Il apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en charge de la navigation intérieure et peut proposer toute réglementation concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités ou professions qui s'y rattachent et la police de la navigation intérieure. »	« <i>Art. L. 4311-1.</i> – L'établissement public de l'État à caractère administratif dénommé " Voies navigables de France " :	Alinéa sans modification

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	« 1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances, en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal ;	« 1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances, en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal <u>par le réseau principal et par le réseau secondaire</u> ; (amendement n° CD 13)
	« 2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;	Alinéa sans modification
	« 3° Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la reconstitution de la continuité écologique, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;	« 3° Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la <u>sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques</u> ; (amendement n° CD 14)
	« 4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé. » ;	« 4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'État qui lui est <u>remis en pleine propriété</u> en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé. » ; (amendement n° CD 11 rect.)
	2° Après l'article L. 4311-1, sont insérés des articles L. 4311-1-1 à L. 4311-1-3 ainsi rédigés :	Alinéa sans modification
	« Art. L. 4311-1-1. – Voies navigables de France est également chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau.	« Art. L. 4311-1-1. – Voies navigables de France est <u>également</u> chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau. (amendement n° CD 18)

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	« Cet établissement apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation qu'il estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.	Alinéa sans modification
	« Art. L. 4311-1-2. – Pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'État territorialement compétent dispose des services de Voies navigables de France.	Alinéa sans modification
	« L'établissement informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public.	Alinéa sans modification
	« Art. L. 4311-1-3. – L'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France concourent au financement des actions et projets prévus pour les voies navigables. » ;	Alinéa sans modification
	3° L'article L. 4311-2 est complété par des 6° à 8° ainsi rédigés :	Alinéa sans modification
	« 6° Exploiter, à titre accessoire, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public fluvial mentionné à l'article L. 4311-1 du présent code en application des articles L. 511-2 ou L. 511-3 du code de l'énergie ;	« 6° Exploiter, à titre accessoire <u>et sans nuire à la navigation</u> , l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public mentionné à l'article L. 4311-1 du présent code en application des articles L. 511-2 ou L. 511-3 du code de l'énergie ; (amendements n° CD 15 et CD 19)
	« 7° Valoriser le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 du présent code ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement ou de développement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci. L'établissement peut confier la réalisation des opérations d'aménagement et de construction à des organismes visés à l'article L. 411-2 du	« 7° Valoriser le domaine de l'État qui lui est <u>remis en pleine propriété</u> en vertu de l'article L. 4314-1 du présent code ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement ou de développement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci. L'établissement peut confier la réalisation des opérations d'aménagement et de construction à des

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	code de la construction et de l'habitation et aux articles L. 326-1 et L. 327-1 du code de l'urbanisme. Ces opérations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement définis dans le schéma de cohérence territoriale du territoire concerné. Quand elles ont pour finalité la création de bureaux ou locaux d'activité, elles doivent prévoir la construction d'une quantité minimale de logements, définie en concertation avec la commune et la collectivité compétente en matière de programme local de l'habitat ;	organismes visés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation et aux articles L. 326-1 et L. 327-1 du code de l'urbanisme. Ces opérations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement définis dans le schéma de cohérence territoriale du territoire concerné. Quand elles ont pour finalité la création de bureaux ou locaux d'activité, elles doivent prévoir la construction d'une quantité minimale de logements, définie en concertation avec la commune et la collectivité compétente en matière de programme local de l'habitat ; (amendement n° CD 11 rect.)
	« 8° Créer des filiales à capitaux majoritairement publics ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes à capitaux majoritairement publics en vue de réaliser toute opération utile à ses missions, y compris celles mentionnées au 7°. » ;	« 8° Créer des filiales <u>ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions. Ces filiales créées par l'établissement public et ces sociétés, groupements ou organismes dans lesquels l'établissement public prend des participations doivent être à capitaux majoritairement publics lorsqu'ils ont vocation à réaliser des opérations d'aménagement.</u> » (amendement n° CD 17)
	4° Le 3° de l'article L. 4312-1 est complété par trois phrases ainsi rédigées :	Alinéa sans modification
	« Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collèges représentant respectivement, d'une part, les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, les personnels mentionnés au 4° dudit article, dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège fixées par décret en Conseil d'État. Le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des salariés de l'établissement. »	« Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collèges représentant respectivement, d'une part, les personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, les personnels mentionnés au 4° dudit article, dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège fixées par décret en Conseil d'État. Le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des salariés <u>de droit privé</u> de l'établissement. » (amendement n° CD 21)

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
		<p>« 5° (<i>nouveau</i>) – Au premier alinéa de l'article L. 4313-3, aux articles L. 4313-4, L. 4314-1 et à l'intitulé du chapitre IV, le mot : « confié » est remplacé par les mots : « remis en pleine propriété ». (amendement n° CD 11 rect.)</p>
	CHAPITRE II	CHAPITRE II
	Dispositions relatives au personnel de Voies navigables de France	Dispositions relatives au personnel de Voies navigables de France
	Article 2	Article 2
Chapitre II : Organisation administrative	Le chapitre II du titre I ^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :	Alinéa sans modification
<p><i>Art. L. 4312-3.</i> - Le directeur général de Voies navigables de France est nommé par décret, sur le rapport du ministre chargé des transports, après avis du conseil d'administration.</p> <p>Il met en œuvre la politique arrêtée par le conseil d'administration, assure l'exécution de ses délibérations et exerce les compétences que ce dernier lui délègue.</p> <p>Après accord du conseil d'administration, il peut confier aux agents et aux représentants locaux de l'établissement certaines de ses attributions propres et certaines des compétences que le conseil d'administrations lui a déléguées.</p>	<p>1° L'article L. 4312-3 est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :</p>	<p>1° Sans modification</p>
	« Le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement.	
	« Il peut disposer d'une délégation de tout ou partie des pouvoirs du ministre chargé des transports en matière de gestion et de recrutement des personnels mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 4312-3-1 dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.	
	« Il recrute et gère les personnels mentionnés aux 3° et 4° du même article L. 4312-3-1.	

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	« Il peut déléguer ses pouvoirs en matière de gestion et de recrutement aux directeurs des services territoriaux de l'établissement. » ;	
	2° La section 3 est ainsi modifiée :	Alinéa sans modification
Section 3 : Dispositions diverses	a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Personnel de l'établissement » ;	Alinéa sans modification
<i>Art. L. 4312-4.</i> - Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État. Celui-ci peut prévoir que certaines de ses dispositions peuvent être modifiées par voie réglementaire.	b) Sont ajoutés quatre articles L. 4312-3-1 à L. 4312-3-4 ainsi rédigés :	Alinéa sans modification
	« <i>Art. L. 4312-3-1.</i> – Le personnel de Voies navigables de France comprend, dans les conditions prévues à l'article L. 4312-3-3 :	Alinéa sans modification
	« 1° Des fonctionnaires de l'État ;	Alinéa sans modification
	« 2° Des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État ;	Alinéa sans modification
	« 3° Des agents non titulaires de droit public ;	Alinéa sans modification
	« 4° Des salariés régis par le code du travail.	Alinéa sans modification
	« <i>Art. L. 4312-3-2.</i> – I. – Il est institué, dans les conditions prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État, un comité technique unique, compétent pour l'ensemble des personnels de Voies navigables de France. Il exerce les compétences des comités techniques prévus au même article 15, ainsi que les compétences prévues aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État.	Alinéa sans modification

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	« Ce comité technique unique comprend :	Alinéa sans modification
	« 1° Une formation représentant les personnels de droit public, exerçant les compétences prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ;	« 1° Une formation représentant les <u>agents</u> de droit public, exerçant les compétences prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ; (amendement n° CD 22)
	« 2° Une formation représentant les salariés de droit privé, exerçant les compétences prévues aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail , sous réserve des adaptations prévues dans le décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent I ;	« 2° Une formation représentant les salariés de droit privé, exerçant les compétences prévues <u>au chapitre III du titre II du livre III de la deuxième partie du code du travail et bénéficiant des moyens prévus aux articles L. 2325-1 à L. 2325-44 du même code</u> , sous réserve des adaptations prévues dans le décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent I ; (amendements n° CD 23 et CD 1)
	« 3° Une formation plénière, issue des deux premières.	Alinéa sans modification
	« Chacune des deux formations restreintes est réunie pour les questions relevant de sa compétence. Le comité technique unique est réuni en formation plénière pour examiner les questions intéressant l'ensemble du personnel de l'établissement, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.	« Chacune des deux formations <u>prévues aux 1° et 2°</u> est réunie pour les questions relevant de sa compétence. Le comité technique unique est réuni en formation plénière pour examiner les questions intéressant l'ensemble du personnel de l'établissement, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. (amendement n° CD 24)
	« Le comité technique unique est doté de la personnalité civile et gère son patrimoine.	Alinéa sans modification
		« <u>La formation visée au 2° est compétente pour gérer son budget de fonctionnement et le budget des activités sociales et culturelles. À cet effet, cette formation bénéficie de la personnalité civile et gère le patrimoine du comité d'entreprise auquel elle succède, ainsi que les budgets qui lui sont attribués.</u> (amendement n° CD 4)

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	« Seule la formation visée au 2° est compétente pour gérer le budget des activités sociales et culturelles des salariés de droit privé.	Alinéa sans modification
	« Le comité technique unique est composé, dans sa formation plénière, du directeur général de l'établissement ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel issus des deux autres formations. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.	Alinéa sans modification
	« Chacune des deux formations restreintes est composée du directeur général de l'établissement ou de son représentant, qui le préside, et des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, pour l'une, et des personnels mentionnés au 4° de ce même article, pour l'autre. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'une formation est consultée.	Alinéa sans modification
	« Les représentants du personnel siégeant au comité technique unique sont élus, par collège, au scrutin de liste à la représentation proportionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.	Alinéa sans modification
	« Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :	Alinéa sans modification
	« 1° Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, celles prévues par l'article 9 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;	Alinéa sans modification
	« 2° Pour le collège des personnels mentionnés au 4° du même article L. 4312-3-1, celles prévues par l'article L. 2324-4 du code du travail.	Alinéa sans modification

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	<p>« La composition de la représentation du personnel au sein du comité technique unique et de ses formations est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège et à tenir compte des effectifs des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, d'une part, et des personnels mentionnés au 4° du même article, d'autre part.</p>	<p>« La composition de la représentation du personnel au sein du comité technique unique et de ses formations est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège, c'est-à-dire pour tenir compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article, et en particulier pour tenir compte des attributions confiées à la formation représentant les salariés de droit privé, tant économiques que sociales, et assurer l'animation et la participation effective aux diverses commissions prévues aux articles L. 2325-22 à L. 2325-34 du code du travail. La représentativité des organisations syndicales des salariés de droit privé est appréciée au regard des résultats obtenus, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du même code, au niveau du collège desdits salariés, dans le cadre des élections de la formation représentant les salariés de droit privé au comité technique unique.</p> <p style="text-align: right;">(amendement n° 2)</p>
		<p>« La mise en place des délégués syndicaux s'effectue au niveau central et ce pour chacun des deux collèges du personnel mentionné, d'une part, aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, et, d'autre part, au 4° du même article. Les délégués syndicaux de chacun de ces deux collèges de personnel sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'agence, qui y constituent une section syndicale, qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique unique, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du code du travail pour les personnels visés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code et dans les conditions visées par décret pour les personnels visés du 1° au 3° du même article, le seuil étant apprécié au niveau du seul collège des personnels qu'elles représentent, c'est-à-dire, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° dudit article L. 4312-3-1 et, d'autre part,</p>

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
		des personnels mentionnés au 4° de ce même article. (amendement n° CD 3)
	« II. – Des comités techniques uniques de proximité compétents pour l'ensemble des catégories de personnel de l'établissement sont institués auprès de chaque directeur territorial de l'établissement.	Alinéa sans modification
	« Ils exercent les compétences de comités techniques locaux et les compétences de comités d'établissement.	Alinéa sans modification
	« Un comité technique unique de proximité comprend le directeur territorial de l'établissement ou son représentant, qui le préside, et des représentants de tous les personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.	Alinéa sans modification
	« Les modalités d'élection des membres des comités techniques uniques de proximité et la composition de la représentation du personnel sont fixées par décret en Conseil d'État.	Alinéa sans modification
	« III. – Sont institués un comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placé auprès du directeur général de l'établissement, et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placés auprès de chaque directeur territorial de l'établissement.	Alinéa sans modification
	« Le comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, ainsi que les comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont compétents pour l'ensemble du personnel de l'établissement. Ils exercent les compétences des comités prévus par l'article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ainsi que celles prévues au chapitre II du titre I ^{er} du livre VI de la quatrième partie du code du travail, sous réserve des	Alinéa sans modification

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	adaptations fixées par décret en Conseil d'État. Leur composition et leur fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'État.	
	« IV. – Le chapitre III du titre IV du livre I ^{er} de la deuxième partie du code du travail est applicable à l'ensemble du personnel de l'établissement. Les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'établissement qui y constituent une section syndicale, parmi, selon le cas, les listes ou candidats qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique ou du comité d'entreprise de l'établissement, ou du comité technique unique s'il est constitué.	Alinéa sans modification
	« V. – La validité des accords collectifs de travail, pour les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail, est subordonnée à leur signature par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections du comité d'entreprise et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés à ces mêmes élections. L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de l'accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8 du même code.	« V. – Pour les salariés mentionnés au 4° de l'article L. 4312-1 du présent code, la validité des accords collectifs de travail prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail est subordonnée à leur signature par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections du comité d'entreprise et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés à ces mêmes élections. L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de l'accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8 du même code. (amendement n° CD 25)
	« Conformément au IV de l'article 8 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 précitée, un accord est valide, pour les personnels mentionnés au 1° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, s'il est signé par une ou plusieurs organisations syndicales de fonctionnaires ayant recueilli au moins 50 % du nombre des voix lors des dernières élections au comité technique. Cette disposition est également applicable pour déterminer la validité des accords pour les personnels	« En application du IV de l'article 8 bis de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 précitée, un accord est valide, pour les personnels mentionnés au 1° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, s'il est signé par une ou plusieurs organisations syndicales de fonctionnaires ayant recueilli au moins 50 % du nombre des voix lors des dernières élections au comité technique. Le présent alinéa est également applicable pour déterminer la validité des accords pour les personnels

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	mentionnés aux 2° et 3° du même article L. 4312-3-1.	mentionnés aux 2° et 3° du même article L. 4312-3-1. (amendements n° CD 26 et CD 27)
	« VI. – Chaque syndicat qui constitue, conformément à l'article L. 2142-1 du code du travail, une section syndicale au sein de l'établissement peut, s'il n'est pas représentatif dans l'établissement, désigner un représentant de la section pour le représenter au sein de l'établissement.	« VI. – Chaque syndicat qui constitue, <u>en application</u> de l'article L. 2142-1 du code du travail, une section syndicale au sein de l'établissement peut, s'il n'est pas représentatif dans l'établissement, désigner un représentant de la section pour le représenter au sein de l'établissement. (amendement n° CD 28)
	« VII. – Les membres des instances mentionnées au présent article, les délégués du personnel, les délégués syndicaux et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leur statut respectif et, pour ce qui concerne les salariés régis par le code du travail, de la protection prévue par le livre IV de la deuxième partie du même code.	« VII. – Les membres des <u>comités</u> mentionnés au présent article, les délégués du personnel, les délégués syndicaux et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leur statut respectif et, pour ce qui concerne les salariés régis par le code du travail, de la protection prévue par le livre IV de la deuxième partie du même code. (amendement n° CD 29)
	« VIII. – Les agents mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code demeurent électeurs au comité technique ministériel du ministère chargé du développement durable.	Alinéa sans modification
	« Art. L. 4312-3-3. – I. – Un décret en Conseil d'État établit, après avis du conseil d'administration et du comité technique unique, les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'établissement et détermine les catégories de personnels, de droit public et de droit privé, ayant vocation à les occuper.	Alinéa sans modification
	« II. – Le conseil d'administration de l'établissement établit chaque année, après avis du comité technique unique, les orientations en matière de recrutement qui s'inscrivent dans le cadre défini au I et qui précisent les prévisions de recrutement et d'emploi dans les	Alinéa sans modification

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	différentes catégories de personnels.	
	« Art. L. 4312-3-4. – À l'issue de la période transitoire prévue au II de l'article 7 de la loi n° du relative à Voies navigables de France, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code est défini par un accord collectif conclu entre l'établissement public et les représentants de ces personnels dans les conditions prévues au second alinéa du V de l'article L. 4312-3-2 du même code et prenant en compte les spécificités des missions exercées.	Alinéa sans modification
	« À défaut d'accord, ce régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail est établi par délibération du conseil d'administration de l'établissement, après avis du comité technique unique.	Alinéa sans modification
	« Un décret en Conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre du présent article. »	Alinéa sans modification

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	CHAPITRE III	CHAPITRE III
	Dispositions relatives à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de la navigation intérieure	Dispositions relatives à la décentralisation, à la gestion domaniale et à la police de la navigation intérieure
	Article 3	Article 3
	I. – La quatrième partie du code des transports est ainsi modifiée :	<i>(Non modifié)</i>
	1° Le livre II est ainsi modifié :	
<p>Livre II : Navigation intérieure Titre IV : Police de la navigation intérieure Chapitre I^{er} : Règlements de police</p> <p><i>Art. L. 4241-1.</i> - Le règlement général de police de la navigation intérieure est établi par décret en Conseil d'État. Sous réserve des dispositions du titre III du livre III de la cinquième partie, il est applicable jusqu'à la limite transversale de la mer.</p> <p><i>Art. L. 4241-2.</i> - Le règlement général de police de la navigation intérieure peut être complété par des règlements particuliers de police pris par l'autorité compétente de l'État.</p> <p>Les règlements particuliers peuvent déroger au règlement général pour la partie des estuaires, cours d'eau et canaux situés dans les eaux maritimes définies à l'article L. 5000-1.</p>	<p><i>a)</i> Le chapitre I^{er} du titre IV est complété par un article L. 4241-3 ainsi rédigé :</p>	
	« <i>Art. L. 4241-3.</i> – Sans préjudice des compétences dévolues au représentant de l'État en matière de police de la navigation intérieure, le gestionnaire de la voie d'eau est compétent pour prendre les mesures temporaires d'interruption ou de modification des conditions de la navigation rendues nécessaires par les incidents d'exploitation, les travaux de maintenance ou des événements climatiques. La liste de ces mesures est fixée par voie réglementaire. » ;	

<p align="center">Texte en vigueur</p> <p align="center">—</p>	<p align="center">Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France</p> <p align="center">—</p>	<p align="center">Propositions de la Commission</p> <p align="center">—</p>
<p>Titre VII : Sanctions administratives et sanctions pénales</p> <p>Chapitre II : Recherche et constatation des infractions</p> <p><i>Art. L. 4272-1.</i> - Sont chargés de constater les infractions définies par les chapitres III et IV et par les règlements concernant les bateaux, outre les officiers et agents de police judiciaire, les fonctionnaires et agents relevant du ministre chargé des transports, assermentés et commissionnés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État.</p>	<p><i>b)</i> À l'article L. 4272-1, après les mots : « chapitres III et IV », sont insérés les mots : « , par les règlements de police de la navigation intérieure » ;</p>	
	<p><i>c)</i> Le chapitre II du titre VII est complété par un article L. 4272-2 ainsi rédigé :</p>	
	<p>« <i>Art. L. 4272-2.</i> – Les infractions définies par les règlements de police de la navigation intérieure peuvent être constatées par les personnels de Voies navigables de France commissionnés et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. » ;</p>	
	<p>2° L'article L. 4313-3 est ainsi rédigé :</p>	
	<p>« <i>Art. L. 4313-3.</i> – Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine défini par le chapitre IV du présent titre ont été constatées, le directeur général de Voies navigables de France saisit la juridiction territorialement compétente, en lieu et place du préfet, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le chapitre IV du titre VII du livre VII du code de justice administrative.</p>	
	<p>« Il peut déléguer sa signature aux directeurs des services territoriaux de l'établissement. Ces derniers peuvent subdéléguer leur signature aux agents de l'établissement chargés de fonctions d'encadrement.</p>	

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
Code de la justice administrative	II. – Le code de justice administrative est ainsi modifié :	
<p>Livre VII : Le jugement Titre VII : Dispositions spéciales Chapitre IV : Les contraventions de grande voirie</p> <p><i>Art. L. 774-2.</i> - Dans les dix jours qui suivent la rédaction d'un procès-verbal de contravention, le préfet fait faire au contrevenant notification de la copie du procès-verbal</p>	1° Après le premier alinéa de l'article L. 774-2, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :	
	« Pour le domaine public défini à l'article L. 4314-1 du code des transports, l'autorité désignée à l'article L. 4313-3 du même code est substituée au représentant de l'État dans le département. Pour le domaine public défini à l'article L. 4322-2 dudit code, l'autorité désignée à l'article L. 4322-13 du même code est compétente concurremment avec le représentant de l'État dans le département. » ;	
	2° L'article L. 774-6 est ainsi rédigé :	
<p><i>Art. L. 774-6.</i> - Le jugement est notifié aux parties, à leur domicile réel, dans la forme administrative par les soins du préfet, sans préjudice du droit de la partie de le faire signifier par acte d'huissier de justice.</p>	« <i>Art. L. 774-6.</i> – Le jugement est notifié aux parties, à leur domicile réel, dans la forme administrative par les soins des autorités mentionnées à l'article L. 774-2, sans préjudice du droit de la partie de le faire signifier par acte d'huissier de justice. »	
	Article 4	Article 4
<p>Code général de la propriété des personnes publiques Deuxième partie : Gestion Livre I^{er} : Biens relevant du domaine public Titre III : Protection du domaine public Chapitre II : Police de la conservation Section 2 : Contraventions de grande voirie Sous-section 4 : Procédure Paragraphe 3 : Dispositions particulières au domaine public fluvial.</p>	Le code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :	<i>(Non modifié)</i>

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
<p><i>Art. L. 2132-23.</i> - Outre les agents mentionnés à l'article L. 2132-21, les fonctionnaires des collectivités territoriales et de leurs groupements, les adjoints au maire et les gardes champêtres ont compétence pour constater concurremment les contraventions en matière de grande voirie fixées par les articles L. 2132-5 à L. 2132-10, L. 2132-16, L. 2132-17 et les textes pris pour leur application.</p>	<p>1° Au premier alinéa de l'article L. 2132-23, les mots : « et les gardes champêtres » sont remplacés par les mots : « , les gardes champêtres et les personnels de Voies navigables de France sur le domaine qui lui a été confié » ;</p>	
<p>Troisième partie : Cession Livre I^{er} : Biens relevant du domaine public Titre unique : Inaliénabilité et imprescriptibilité Chapitre III : Transfert de propriété du domaine public fluvial. <i>Art. L. 3113-1.</i> Le transfert est refusé si la cohérence hydraulique ne peut pas être assurée.</p>	<p>2° Le troisième alinéa de l'article L. 3113-1 est complété par les mots : « ou, dans le cas d'une demande de transfert portant sur un port intérieur situé sur une voie non transférable, s'il risque de compromettre le développement du transport de fret fluvial. »</p>	
		<p>Article 4 bis (nouveau)</p>
		<p><u>L'article L. 4211-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
		<p><u>« Un arrêté du ministre chargé des voies navigables régleme la navigation dans les eaux intérieures des bateaux traditionnels lorsque ceux-ci sont possédés par une association dont seuls les membres ont vocation à embarquer à son bord. »</u> (amendement n° CD 12)</p>

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	CHAPITRE IV	CHAPITRE IV
	Dispositions transitoires et finales	Dispositions transitoires et finales
	Article 5	Article 5
	<p>À compter du 1^{er} janvier 2013, les services ou parties de services de Voies navigables de France qui participent à l'exercice des compétences en matière de voies d'eau, transférées aux collectivités territoriales et à leurs groupements en application des articles L. 3113-1 et L. 3113-3 du code général de la propriété des personnes publiques sont transférés à ces collectivités ou à leurs groupements selon les modalités prévues au titre V de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, sous réserve du second alinéa du présent article.</p>	<i>(Non modifié)</i>
	<p>Les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant l'année du transfert du ou des services ou parties de services de Voies navigables de France ou des services ou parties de services de l'État sont transférés aux collectivités territoriales ou à leurs groupements sous réserve que leur nombre global ne soit pas inférieur à celui constaté le 31 décembre de la deuxième année précédant le transfert du ou des services. Pour les collectivités territoriales engagées à la date de promulgation de la présente loi dans une expérimentation prévue à l'article L. 3113-2 du code général de la propriété des personnes publiques, la référence plancher est l'effectif d'emplois mis à disposition de la collectivité tel qu'il est fixé dans la convention d'expérimentation.</p>	

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	Article 6	Article 6
	<p>À compter du 1^{er} janvier 2013, les services ou parties de services déconcentrés du ministère chargé des transports et les services ou parties de services déconcentrés relevant du Premier ministre, nécessaires à l'exercice des missions confiées à Voies navigables de France et mis à sa disposition, ainsi que les parties de ces services chargées des fonctions de support, notamment en matière de gestion administrative et financière, lui sont transférés. Il en va de même des services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée.</p>	<i>(Non modifié)</i>
	Article 7	Article 7
	<p>I. – À la date du transfert prévu à l'article 6, les personnels des services mentionnés au même article ainsi que les personnels affectés dans les services ou parties de services faisant l'objet d'une convention d'expérimentation prévue par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 précitée et mis à ce titre à la disposition d'une collectivité territoriale sont affectés à Voies navigables de France dans les conditions suivantes :</p>	<i>(Non modifié)</i>
	<p>1° Les fonctionnaires de l'État titulaires et stagiaires en activité conservent le bénéfice de leur statut et, le cas échéant, de leur emploi fonctionnel ;</p>	
	<p>2° Les fonctionnaires détachés sur contrat de droit privé au sein de Voies navigables de France conservent à titre personnel le bénéfice de leur contrat pendant la durée de leur détachement ;</p>	

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	<p>3° Les agents non titulaires de droit public sont recrutés par Voies navigables de France par des contrats de droit public reprenant les stipulations de leur contrat ;</p>	
	<p>4° Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État sont affectés au sein de Voies navigables de France, restent soumis aux dispositions réglementaires les régissant et conservent le bénéfice du régime de pension des ouvriers d'État ;</p>	
	<p>5° Les agents contractuels de droit privé régis par la convention collective de Voies navigables de France demeurent employés par cet établissement et conservent, à titre individuel, le bénéfice de leur contrat, ainsi que le bénéfice de la convention collective qui leur est applicable.</p>	
	<p>II. – Le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux services transférés à Voies navigables de France est maintenu en vigueur pendant une période transitoire d'au plus trois ans après la date d'effet du transfert de services à l'établissement prévu à l'article 6.</p>	
	<p>Dans la phase d'expérimentation, tout nouveau régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail prévu à l'article L. 4312-3-4 du code des transports fait l'objet d'une concertation avec la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités compétent.</p>	

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	Article 8	Article 8
	I. – Jusqu’à la constitution du comité technique unique de Voies navigables de France et des comités techniques uniques de proximité, prévus aux I et II de l’article L. 4312-3-2 du code des transports, qui intervient au plus tard deux ans après la date d’effet du transfert de services à l’établissement :	<i>(Non modifié)</i>
	1° Dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État, les organisations syndicales représentatives des personnels dans les services de l’État visés à l’article 6 désignent, en fonction de la représentativité de ces organisations au sein de ces services, dix représentants, interlocuteurs du directeur général de Voies navigables de France pour les questions relevant des comités techniques prévus à l’article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l’État ;	
	2° Le mandat des membres du comité d’entreprise en fonction à la date du transfert de services à l’établissement se poursuit jusqu’à son terme dans les conditions prévues par le code du travail ;	
	3° Les comités techniques des services transférés sont maintenus en fonction. Les directeurs des services territoriaux de l’établissement peuvent, pendant cette période transitoire, les réunir sous leur présidence. Les membres de ces instances représentatives du personnel poursuivent leur mandat jusqu’aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant au sein des instances prévues aux I et II de l’article L. 4312-3-2 du code des transports.	

<p align="center">Texte en vigueur</p> <p align="center">—</p>	<p align="center">Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France</p> <p align="center">—</p>	<p align="center">Propositions de la Commission</p> <p align="center">—</p>
	<p>II. – Jusqu’à la constitution du comité central d’hygiène, de sécurité et des conditions de travail et des comités locaux d’hygiène, de sécurité et des conditions de travail prévus au III du même article L. 4312-3-2, qui intervient au plus tard un an après la date d’effet du transfert de services à Voies navigables de France :</p>	
	<p>1° Dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État, les organisations syndicales représentatives des personnels dans les services de l’État visés à l’article 6 désignent, en fonction de leur représentativité au sein de ces services, dix représentants, interlocuteurs du directeur général de Voies navigables de France pour les questions d’hygiène et de sécurité ;</p>	
	<p>2° Les comités d’hygiène et de sécurité de Voies navigables de France et des services transférés sont maintenus en fonction. Les directeurs des services territoriaux de l’établissement peuvent, pendant cette période transitoire, les réunir sous leur présidence. Les membres de ces instances représentatives du personnel poursuivent leur mandat jusqu’aux prochaines élections des représentants du personnel siégeant au sein des instances prévues au III de l’article L. 4312-3-2 du code des transports.</p>	
	<p>III. – Le mandat des délégués du personnel en fonction à la date du transfert de services mentionné à l’article 6 de la présente loi se poursuit jusqu’à son terme dans les conditions prévues par le code du travail.</p>	
	<p>IV. – Les élections des représentants du personnel au conseil d’administration, dans sa composition issue de l’article L. 4312-1 du code des transports tel que modifié par la présente loi, sont organisées au plus tard un an après la date d’effet du transfert de services. Dans ce délai et jusqu’à la proclamation des résultats de ces élections, le mandat des représentants</p>	

Texte en vigueur —	Projet de loi adopté par le Sénat relatif à Voies navigables de France —	Propositions de la Commission —
	du personnel de l'établissement en fonction à la date du transfert est prorogé. Les représentants au conseil d'administration du personnel des services transférés sont désignés par décret sur proposition des organisations syndicales représentatives au sein des services mentionnés à l'article 6 et en fonction de la représentativité de chacune de ces organisations, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État. Les représentants du personnel élus au conseil d'administration siègent dès leur élection et leur mandat prend fin à la même date que celui des membres nommés.	
	Article 9	Article 9
	<i>(Supprimé)</i>	<i>(Suppression confirmée)</i>
	Article 10	Article 10
<p>Loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public Annexe à l'article 4</p> <p>..... Voies navigables de France ;</p>	<p style="text-align: center;">Le dix-septième alinéa de l'annexe II à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est abrogé.</p>	<i>(Non modifié)</i>
	Article 11	Article 11
	À l'exception du 3° de l'article 1 ^{er} qui s'applique immédiatement, la présente loi entre en vigueur le 1 ^{er} janvier 2013.	<i>(Non modifié)</i>

AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Amendement CD 1 présenté par MM. Alain Gest et Jérôme Bignon :

Article 2

À l'alinéa 18, après les mots : « code de travail », insérer les mots suivants :

« et bénéficiant des moyens prévus aux articles L. 2325-1 à L. 2325-44 du même code ».

Amendement CD 2 présenté par MM. Alain Gest et Jérôme Bignon :

Article 2

Après le mot : « collègue », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 29 :

« , c'est-à-dire pour tenir compte des effectifs d'une part des personnels mentionnés du 1° au 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article, et en particulier pour tenir compte des attributions confiées à la formation représentant les salariés de droit privé, tant économiques que sociales, et assurer l'animation et la participation effective aux diverses commissions prévues par les articles L. 2325-22 à L. 2325-34 du Code du travail. La représentativité des organisations syndicales des salariés de droit privé sera appréciée au regard des résultats obtenus, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du Code du travail, au niveau du collège desdits salariés, dans le cadre des élections de la formation représentant les salariés de droit privé au Comité technique unique. »

Amendement CD 3 présenté par MM. Alain Gest et Jérôme Bignon :

Article 2

Après l'alinéa 29, insérer l'alinéa suivant :

« La mise en place des délégués syndicaux s'effectue au niveau central et ce pour chacun des deux collèges du personnel mentionné d'une part du 1° au 3° de l'article L. 4312-3-1 du Code des transports, et d'autre part au 4° de l'article L. 4312-3-1 du même code. Les délégués syndicaux de chacun de ces deux collèges de personnel sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'Agence, qui y constituent une section syndicale [...], qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du Comité technique unique, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du code du travail pour les personnels visés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du code des transports et dans les conditions visées par décret pour les personnels visés du 1° au 3° du même article, le seuil étant apprécié au niveau du seul collège des personnels qu'elles représentent, c'est-à-dire d'une part des personnels mentionnés du 1° au 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article. »

Amendement CD 4 présenté par MM. Alain Gest et Jérôme Bignon :

Article 2

Après l'alinéa 21, insérer l'alinéa suivant :

« La formation visée au 2° est compétente pour gérer son budget de fonctionnement et le budget des activités sociales et culturelles. À cet effet, cette formation bénéficie de la personnalité civile et gère le patrimoine du comité d'entreprise auquel elle succède, ainsi que les budgets qui lui sont attribués. »

Amendement CD 5 présenté par MM. Daniel Paul et André Chassaing :

Avant l'article 1^{er}

I.- Avant l'article 1^{er}, à l'intitulé du chapitre 1^{er}, substituer aux mots : « Voies navigables de France » ; les mots : « Agence Nationale des Voies Navigables ».

II.- Procéder à la même substitution dans l'ensemble du texte.

Amendement CD 6 présenté par MM. Daniel Paul et André Chassaing :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« *Art. L. 4311-1-4.* Les investissements effectués par l'établissement public Voies Navigables de France pour la modernisation ou le développement de voies d'eau sont réalisés dans le cadre de dispositifs financiers publics, excluant le recours aux contrats de concession ou de partenariat public-privé. » ;

Amendement CD 7 présenté par MM. Daniel Paul et André Chassaing :

Article 1^{er}

Après l'alinéa 17, insérer les trois alinéas suivants :

« 4° Après l'article L. 4311-2, il est inséré un article L. 4311-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 4311-2-1. – Il est institué, auprès de l'établissement public Voies Navigables de France, un Conseil de service aux usagers chargé du suivi de tous les problèmes liés à la sécurité, à l'hygiène et au cadre de vie des usagers navigants notamment dans les ports, les ouvrages de navigation et les zones de stationnement.

Celui-ci est composé de représentants des bateliers et de membres du conseil d'administration de l'établissement en tenant compte de la diversité de sa composition. Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État. » ».

Amendement CD 8 présenté par MM. Daniel Paul et André Chassaing :

Article 2

Compléter ainsi l'alinéa 14 :

« qui ont été recrutés par Voies Navigables de France ».

Amendement CD 9 présenté par MM. Daniel Paul et André Chassaing :

Article 1^{er}

Compléter ainsi l'alinéa 7 :

« Le personnel de l'établissement assure la maîtrise de la gestion et de l'exploitation des voies d'eau. ».

Amendement CD 11 rect. présenté par MM. Philippe Duron, Jean-Paul Chanteguet, Maxime Bono et les commissaires SRC au développement durable :

Article 1^{er}

I.- À l'alinéa 7, substituer au mot : « confier » les mots : « remis en pleine propriété ».

En conséquence :

II.- 1°) Dans la première phrase de l'alinéa 16, substituer au mot « confié » les mots : « remis en pleine propriété ».

2°) Compléter cet article par l'alinéa ainsi rédigé :

« Dans les articles L. 4313-3, L. 4313-4, L. 4314-1 du code des transports et dans l'intitulé du chapitre IV du même code, remplacer le terme « confié » par l'expression « remis en pleine propriété ».

Aussi apparaît-il nécessaire cette fois, alors que le présent projet de loi a pour ambition de moderniser la gouvernance de l'établissement public gestionnaire des voies navigables, d'adopter pour celles-ci une disposition moderne et comparable à celle applicable à la quasi-totalité des établissements publics de l'État, à commencer par Réseau Ferré de France.

Amendement CD 11 rect. présenté par M. Serge Grouard, président de la commission du développement durable et Mme Fabienne Labrette-Ménager :

Article additionnel après l'article 4

Insérer l'article suivant :

L'article L. 4211-1 du code des transports est complété par l'alinéa suivant :

« Un arrêté du ministre chargé des voies navigables régit la navigation dans les eaux intérieures des bateaux traditionnels lorsque ceux-ci sont possédés par une association dont seuls les membres ont vocation à embarquer à son bord. »

Amendement CD 13 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

Compléter l'alinéa 4 par les mots :

« par le réseau principal et par le réseau secondaire ».

Amendement CD 14 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

Après les mots : « notamment par la », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 6 :

« sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques. »

Amendement CD 15 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

À l'alinéa 15, après le mot : « accessoire », insérer les mots : « et sans nuire à la navigation ».

Amendement CD 16 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

Après le mot : « urbanisme », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 16 :

« Ces opérations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement définis par le plan local d'urbanisme de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale concerné. Quand elles ont pour finalité la création de bureaux ou de locaux d'activité, le programme de construction de ces opérations doit être défini après avis de la commune et de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat. L'établissement veille à conserver une fraction du domaine en réserve en vue de futurs aménagements utiles au trafic fluvial. »

Amendement CD 17 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

Après le mot : « filiales », rédiger ainsi l'alinéa 17 :

« ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions.

Ces filiales créées par l'établissement public et ces sociétés, groupements ou organismes dans lesquels l'établissement public prend des participations, doivent être à capitaux majoritairement publics lorsqu'ils ont vocation à réaliser des opérations d'aménagement. »

Amendement CD 18 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

À l'alinéa 9, supprimer le mot : « également ».

Amendement CD 19 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

À l'alinéa 15, supprimer le mot : « fluvial ».

Amendement CD 20 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

À la dernière phrase de l'alinéa 16, substituer aux mots : « la collectivité compétente », les mots : « l'établissement public de coopération intercommunale compétent ».

Amendement CD 21 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 1^{er}

À la dernière phrase de l'alinéa 19, après le mot : « salariés », insérer les mots : « de droit privé ».

Amendement CD 22 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À l'alinéa 17, substituer au mot : « personnels », le mot : « agents ».

Amendement CD 23 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À l'alinéa 18, substituer à la référence : « aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail », la référence : « au chapitre III du titre II du livre III de la deuxième partie du code du travail ».

Amendement CD 24 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À l'alinéa 20, substituer au mot : « restreintes », les mots : « prévues au 1° et au 2° ».

Amendement CD 25 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

Rédiger ainsi le début de l'alinéa 37 :

« Pour les salariés mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, la validité des accords collectifs de travail prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail, est subordonnée... (*le reste sans changement*) ».

Amendement CD 26 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À l'alinéa 38, substituer aux mots : « Conformément au », les mots : « En application du ».

Amendement CD 27 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À la deuxième phrase de l'alinéa 38, substituer aux mots : « Cette disposition », les mots : « Le présent alinéa ».

Amendement CD 28 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À l'alinéa 39, substituer aux mots : « conformément à », les mots : « en application de ».

Amendement CD 29 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 2

À l'alinéa 40, substituer aux mots : « instances mentionnées »,
les mots : « comités mentionnés ».

Amendement CD 46 présenté par Mme Françoise Branget, rapporteur de la commission du développement durable :

Article 11

Supprimer les mots : « qui s'applique immédiatement ».

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

Sénat

– M. le Sénateur Francis Grignon, rapporteur du projet de loi ;

Cabinet de M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports

– M. Éric Banel, conseiller maritime,
– M. Pierre Lévêque, conseiller parlementaire ;

Direction des infrastructures de transport

– M. Christophe Saintillan, directeur ;

Cercle pour l'optimodalité en Europe (COE)

– M. Philippe Mangeard, président ;

Comité des armateurs fluviaux

– M. Jean-François Dalaise, président ;

Port de Paris

– M. Hervé Martel, directeur général ;

Grand Port de Rouen

– M. Régis Soenen, directeur de l'aménagement territorial et de l'environnement ;

Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)

– M. Michel Dourlent, président ;

Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)

– M. Christian Granier, vice-président du conseil fluvial,
– M. Florent Noblet, responsable délégué aux métiers de l'intermodalité ;

Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF)

- M. Christian Rose, délégué général adjoint ;

Voies navigables de France (VNF)

- M. Marc Papinutti, directeur général,
- M. Franck Agogué, directeur général adjoint ;

CGT

- M. Francis Combrouze, secrétaire national de la FNEE-CGT,
- M. Éric Collin, secrétaire national du SNPTR-CGT,
- M. Christophe Hégot ;

CFDT-VNF

- M. Rudy Deleurence ;

CFDT

- M. Freddy Hervochon,
- M. Hubert Lebreton ;

UNSA Développement durable

- M. Daniel Puigmal,
- M. Gérard Ferre,
- M. François Pyot,
- M. Gérard Costil ;

FO

- M. Sébastien Beudaert,
- Mme Sylvie Calvo,
- M. Thierry Iva,
- M. Alain Herr ;

Compagnie fluviale de transport :

- M. Pascal Girardet, président et directeur général ;

Mme Marie-Madeleine Damien, universitaire, spécialiste des voies d'eau ;

Grand port maritime de Marseille (GPMM)

– Mme Fabienne Margail ;

Compagnie nationale du Rhône (CNR)

– M. Mathieu Duval, conseiller transport fluvial auprès du Président.