

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD653

présenté par

Mme Bureau-Bonnard, M. Blanchet, M. Marc Delatte, Mme Hérin, Mme Melchior, Mme Gipson, M. Haury, M. Simian, M. Matras, M. Perea, M. Barbier, Mme Thillaye, Mme Brulebois, M. Sorre, M. Trompille, Mme Chapelier, M. Cazenove, Mme Brugnera, M. Thiébaud, M. Batut, M. Fiévet, Mme Deprez-Audebert et M. Martin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 37, insérer l'article suivant:**

Il est institué un droit de préemption au bénéfice de Voies navigables de France pour lui permettre de saisir, de manière réactive, les opportunités d'acquisition de terrains riverains de la voie d'eau qui, par leur situation et leurs caractéristiques, présentent un intérêt majeur pour le transport fluvial.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La maîtrise des terrains bord à voie d'eau pour charger/décharger les bateaux et le développement des ports intérieurs sont une condition *sine qua non* du développement du transport fluvial. L'offre portuaire comprend :

- d'une part la mise à disposition de services portuaires permettant à des clients multiples de traiter la rupture de charge de leurs marchandises (manutention, stockage,...) ;
- d'autre part une offre de terrains permettant l'installation d'entreprises qui ont besoin d'être implantées à proximité immédiate de la voie d'eau pour que le recours au mode fluvial soit compétitif par rapport au « tout route ».

Garantir la croissance de l'offre portuaire est par conséquent un enjeu majeur.

L'opérateur de l'État gestionnaire du réseau fluvial doit pouvoir saisir, de manière réactive, les opportunités d'acquisition de terrains riverains de la voie d'eau afin d'être en mesure de développer les services portuaires et d'accroître l'accueil de chargeurs dont l'activité nécessite une interface fluviale directe. Cela implique l'instauration d'un « droit de préemption fluvial » au bénéfice de Voies navigables de France (VNF).

Le 9ème objectif de l'ordonnance prévue à l'article 37 du projet de loi vise à moderniser les missions de VNF afin notamment de lui permettre « d'exercer sa mission de valorisation domaniale, notamment en étendant ses possibilités d'acquisitions de terrains et les outils juridiques dont il peut disposer à cet effet. » Il a été précisé, lors des débats au Sénat, que le droit de préemption figure parmi les outils juridiques visés de manière implicite par ce texte.

Cependant, cet article, dans sa rédaction actuelle ne répond pas au besoin évoqué ci-dessus. En effet il ne vise que la mission de valorisation domaniale de VNF. Or, la mission de développement du transport fluvial ne saurait être confondue avec la mission de valorisation domaniale. Ces mots ont un sens précis. Le sens et le contenu de ces missions sont décrits dans deux articles du code des transports et sont traitées de manière nettement différenciées.

a) Le développement du transport fluvial et la contribution au report modal relèvent des missions fondamentales de VNF, à caractère obligatoire, telles que définies par le 1°) de l'article L 4311-1 :

« 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 par le réseau principal et par le réseau secondaire ;

b) La valorisation domaniale s'inscrit dans les missions d'accompagnement énoncées au 7°) de l'article L. 4311-2 qui est introduit par la phrase : « Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France peut également : [...] 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. »

La lettre de mission du 13 décembre 2018, adressée par Madame la ministre chargée des transports au directeur général de VNF, confirme que ces deux missions sont de nature différente : le développement des ports fluviaux y est cité dans le paragraphe consacré au développement du trafic fluvial, alors que la valorisation du domaine y est présentée comme une action visant à développer des ressources financières aux côtés de l'hydroélectricité, de la recherche de mécénat, etc. Ces missions étant de nature différente, elles méritent dans la loi un traitement différencié.

Le droit de préemption nécessaire à la maîtrise des terrains indispensables à la fonction transport du réseau fluvial, ne relève pas de la « modernisation des missions de VNF » visée par le 9° du chapitre I de l'article 37. Il s'agit de donner à l'établissement des moyens efficaces pour l'exercice de sa mission première. Il est donc proposé d'inscrire ce droit après l'article 37, hors du champ de l'ordonnance.

Un décret d'application précisera les modalités de mise en œuvre de ce « droit de préemption fluvial ». S'agissant de permettre l'adaptation de l'infrastructure fluviale et de ses dépendances portuaires aux besoins croissants de la politique nationale de report modal, une parfaite maîtrise par VNF et une grande réactivité sont indispensables, d'où la nécessité d'un droit de préemption direct.