

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3267

présenté par

M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

I. – À l'alinéa 36, substituer au montant :

« 110 »

le montant :

« 200 ».

II. – En conséquence, au même alinéa, substituer au montant :

« 130 »

le montant :

« 220 ».

III. – En conséquence, au même alinéa, substituer au montant :

« 190 »

le montant :

« 275 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, remis au Gouvernement en février 2018, a confirmé que l'état de dégradation avancé du réseau fluvial, résultat de décennies de sous-investissement, nécessite un sévère rattrapage. Faisant siennes les conclusions d'un audit externe réalisé sur les besoins de restauration de l'infrastructure fluviale, le COI a indiqué que, pour maintenir la fonction navigation sur l'essentiel du réseau, un budget de 245 M€/an serait nécessaire pendant 10 ans. Ce chiffre n'inclut pas le budget de 30 M€ prévus par VNF pour la modernisation du réseau.

Le COI a évalué qu'un scénario minimaliste, réduit à 210 M€/an (dont 180 M€ d'AFITF et de 30 M€ d'auto - financement) pour la régénération, impliquerait d'abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau.

Le montant des crédits AFITF figurant dans le texte actuel du rapport annexé, 110 M€ puis 130 M€ par an, laisse espérer un budget de 190 M€/an en 2027 avec les fonds propres et les co-financements supposés. Mais ces montants incluent les 30 M€ prévus pour la modernisation. Ainsi ce serait au mieux 160 M€/an (en 2027) qui seraient consacrés à la régénération du réseau, au lieu des 245 M€ nécessaires. Ce scénario signifie qu'une part importante du réseau devra être fermée à la navigation, privant de nombreux territoires d'une desserte fluviale, pour le transport comme pour le tourisme.

À l'heure où l'on enregistre un dérèglement climatique qui dépasse tous les pronostics, il est nécessaire de conserver l'intégralité d'un réseau qui permet d'assurer des prestations de transport 3 à 4 fois moins émettrices de gaz à effet de serre que le transport routier. Le nouveau scénario propose de viser à l'horizon 2023 un budget de 245 M€/an pour la régénération, auquel s'ajouterait 30 M€ pour la modernisation, soit 275 M€.