

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD437

présenté par

M. Bouillon, M. Potier, Mme Battistel, M. Garot, Mme Biémouret, M. Aviragnet, Mme Bareigts, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, 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, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 1ER A

RAPPORT ANNEXÉ

I. – À l'alinéa 37, substituer au nombre :

« 110 »

le nombre :

« 200 ».

II. – Au même alinéa, substituer au nombre :

« 130 »

le nombre :

« 220 ».

III. – En conséquence, à la fin du même alinéa, substituer au nombre :

« 190 »

le nombre :

« 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'autofinancement) 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 2027 un budget de 245 M€/an pour la régénération, auquel s'ajouterait 30 M€ pour la modernisation, soit 275 M€.