

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD531

présenté par

Mme Bureau-Bonnard, Mme O'Petit, Mme Mauborgne, M. Cesarini, Mme Krimi, Mme Rilhac et
M. Cabaré

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 annexé au projet de LOM rappelle que, « concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en

évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique ».

S'appuyant sur le même audit, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis au Gouvernement en février 2018, 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 en sus pour la modernisation du réseau.

Or, le rapport annexé à la loi prévoit une augmentation progressive du montant des crédits de l'AFITF consacrés au fluvial afin d'atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 puis 130 M€/an entre 2023 et 2027, ce qui permet, en ajoutant les fonds propres et les co-financements potentiels, de viser un budget global de 190 M€/an en 2027. Mais ces montants incluent les 30 M€ prévus pour la modernisation. Ainsi, ce seraient au mieux 160 M€/an (en 2027) qui seraient consacrés à la régénération du réseau, au lieu des 245 M€ nécessaires.

Le Conseil d'orientation des infrastructures avait évalué qu'un scénario minimaliste, réduit à 210 M€/an pour la régénération, impliquerait d'abandonner la fonction navigation sur 20 % du réseau. Le scénario à 160 M€/an prévu par la LOM signifie qu'une part bien plus importante du réseau devra être fermée à la navigation, privant de nombreux territoires d'une desserte fluviale, pour le transport comme pour le tourisme.

Lors de l'examen au Sénat des propositions d'amendement visant à augmenter les affectations prévisionnelles de crédits AFITF au réseau fluvial, l'argument suivant a été mis en avant : « en 2015, l'AFITF consacrait 50 millions d'euros seulement à Voies navigables de France, les 110 millions d'euros actuellement prévus reflètent donc une augmentation déjà importante ». Cependant pour avoir une idée juste des budgets d'investissement consacrés au réseau fluvial, il faut considérer les autres ressources de VNF et plus particulièrement l'autofinancement et les co-financements. La lecture des rapports financiers de VNF montre que, corrélativement à l'augmentation des crédits AFITF, de 30 M€ en 2012 à 80 M€ en 2018, l'autofinancement baissait de 112 M€ à 26,5 M€. Les co-financements quant à eux ont fluctué entre 20 et 40 M€. In fine, on constate que le budget global d'investissement de VNF qui était en moyenne d'environ 183 M€/an entre 2009 et 2016 est passé brutalement à 143 M€ en 2017 puis 129 M€ en 2018.

Pour 2019, le montant AFITF annoncé de 112 M€ devrait permettre de retrouver un budget équivalent au minimum de ceux enregistrés ces 10 dernières années, soit environ 160 M€. Il n'y a donc aucun progrès. L'objectif annoncé dans le rapport annexé à la LOM est d'atteindre un budget global d'environ 190 M€/an à l'horizon 2027, soit l'équivalent des budgets antérieurs à 2017.

Ces chiffres confirment qu'aucun effort financier significatif par rapport aux années antérieures n'est prévu pour la régénération du réseau navigable dans les années à venir. L'état de dégradation sévère du réseau, conséquence de sous-investissements chroniques subis depuis des décennies, pointés dans le rapport, ne pourra donc que s'aggraver.

À l'heure où l'on enregistre un dérèglement climatique qui dépasse tous les pronostics, il est nécessaire de restaurer dans son intégralité 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

scenario propose de viser à l'horizon 2027 un budget de 245 M€/an pour la régénération, auquel s'ajouteraient 30 M€ pour la modernisation, soit 275 M€.