

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Audition, en application de l'article 13 de la Constitution,
de M. Laurent Hénart, dont la nomination est proposée par
le Président de la République à la fonction de président du
conseil d'administration de Voies navigables de France
(VNF)2

Mercredi 3 juillet 2019
Séance de 11 heures

Compte rendu n° 76

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de
Mme Barbara Pompili,
*Présidente***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu, en application de l'article 13 de la Constitution, M. Laurent Hénart, dont la nomination est proposée par le Président de la République à la fonction de président du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF).

Mme la présidente Barbara Pompili. En application du cinquième alinéa de l'article 13 de la Constitution et de la loi organique du 23 juillet 2010, nous entendons M. Laurent Hénart, que le Président de la République propose de nommer à la fonction de président du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF).

Je ne reviens pas sur la procédure que j'ai rappelée lors de l'audition précédente. Je rappelle simplement qu'un questionnaire préalable a été envoyé à M. Laurent Hénart et que ses réponses sont publiées sur le site internet de l'Assemblée nationale. J'indique aussi que le dépouillement du scrutin sur la proposition de nomination aura lieu la semaine prochaine, mercredi 10 juillet en fin de matinée, une fois que M. Laurent Hénart aura été entendu par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat.

M. Laurent Hénart, je vous souhaite la bienvenue à l'Assemblée nationale, que vous connaissez bien. Le Président de la République propose de vous nommer à la présidence du conseil d'administration de Voies navigables de France, opérateur important pour notre commission qui est très attachée au transport fluvial. Nos travaux sur le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) en témoignent.

Ce mode de transport constitue à nos yeux une alternative au transport routier de marchandises qui mérite d'être encouragée, en raison de son moindre impact environnemental. Mais c'est aussi un mode qui fait face à de multiples défis, que nous avons souhaité relever dans le cadre de la LOM. Parmi eux, l'entretien et la régénération du réseau de voies navigables sont évidemment cruciaux.

Voies navigables de France est, à cet égard, un opérateur essentiel. Si vous en prenez la présidence, vous aurez donc de multiples défis à relever : celui des infrastructures bien sûr, mais pas seulement. Il est aussi nécessaire de moderniser le cadre juridique de la batellerie, et d'utiliser tous les outils disponibles pour encourager le transport touristique et redynamiser le fret fluvial par le report modal.

Enfin, VNF a aussi un rôle de valorisation des voies navigables, qui pourrait être conforté. Le développement du tourisme le long du réseau des voies navigables, par exemple, en promouvant l'usage du vélo sur les chemins de halage, pourrait avoir des retombées économiques significatives pour les territoires concernés.

Pouvez-vous nous livrer votre position sur ces questions et nous présenter les axes que vous voudriez privilégier dans votre action si vous étiez nommé président de VNF ? La question du financement de l'établissement est bien sûr aussi importante, et on sait qu'il existe des inquiétudes sur ce sujet. Quelle est votre analyse sur ce sujet ?

Monsieur Laurent Hénart, je vous cède la parole.

M. Laurent Hénart. Merci, Madame la présidente. Je voudrais saluer les membres de la commission, vous remercier de votre accueil et dire évidemment le plaisir que j'ai de retrouver cette « maison », même si je n'ai jamais siégé dans cette commission.

Je voudrais simplement dire que je suis entré au conseil d'administration de VNF comme représentant des collectivités locales, en ma qualité de maire de Nancy. Ce n'est pas pour autant que je découvrais VNF et la voie d'eau. En effet, quand j'ai été élu député en 2002, j'ai animé le groupe d'études de l'Assemblée nationale sur la voie d'eau. Cela m'a permis de travailler, déjà à l'époque, sur ces questions.

La proximité que j'avais avec M. Jean-Louis Borloo et mon intérêt pour les questions de transports et d'infrastructures m'ont amené aussi à m'impliquer lors du Grenelle de l'environnement dans les débats sur le schéma national des infrastructures de transport. Je rappelle qu'il donnait pour la première fois une part majoritaire des financements envisagés aux infrastructures ferroviaires et fluviales par rapport à la route.

Et puis, il y a aussi mon expérience d' élu local, évidemment. Ma région est quadrillée par le réseau des canaux gérés par VNF. Très concrètement, cet opérateur est aussi un interlocuteur dans le développement du territoire. Voilà pour, peut-être, vous éclairer sur le lien que j'entretiens avec cette instance.

Quant à mes motivations, elles sont doubles. La première, c'est qu'un travail politique soit conduit au sein de VNF, à côté de celui mené par le directeur général. Il y a un directeur général de l'établissement. Je ne conçois pas la présidence du conseil d'administration comme une sorte de poste de « PDG », mais plutôt comme l'animation d'un conseil d'orientation et de surveillance qui doit, au sein de l'établissement, appuyer la direction générale ; travailler bien sûr, avec la tutelle et les ministères qui interviennent au conseil d'administration, à la vie de l'établissement ; travailler – vous l'avez rappelé – avec les milieux économiques concernés par la voie d'eau. Ils sont d'ailleurs représentés au sein du conseil d'administration, avec tout particulièrement aussi les collectivités locales.

Et puis, j'ai à cœur d'avoir des rapports, qui ne doublonnent pas ceux du directeur général, avec les partenaires sociaux ; ils doivent quand même, de mon point de vue, être réguliers. D'ailleurs, pour préparer cette audition à l'Assemblée et celle qui suivra au Sénat, j'ai reçu chacune des trois organisations syndicales représentatives pendant une journée, pour examiner avec elles si les éléments que j'avais en tête pouvaient rencontrer une forme d'écoute voire d'assentiment de leur part.

Pour moi, l'objectif est que le conseil d'administration puisse s'appuyer sur sa représentativité pour conduire un travail politique sur la voie d'eau. Ce qui veut dire un travail avec le Gouvernement ; ce qui veut dire un travail avec le Parlement, régulièrement ; ce qui veut dire aussi un travail avec l'Union européenne, puisque les voies d'eau concourent au développement des euro-corridors sur notre territoire national. Un projet comme celui du canal Seine-Nord Europe montre comment la politique de la voie d'eau en France s'intègre dans des schémas européens.

La deuxième de mes motivations est celle de la transition écologique. C'est un sujet que j'ai beaucoup développé, notamment en tant que maire. Nous avons adopté une feuille de route pour la transition écologique à l'échelle de la ville et de la métropole. Nous sommes très en avance sur ces questions.

Évidemment, les compétences de VNF coïncident complètement avec les problématiques et les chantiers de la transition écologique, qu'il s'agisse de la gestion de la ressource hydraulique, du transport de marchandises ou encore du développement territorial

avec le tourisme et la valorisation des paysages et des sites. Il s'agit d'éléments essentiels du défi de la transition écologique. Je pense que VNF a toute sa place à y prendre.

Je ne vous rappelle pas le gabarit de l'établissement – sans mauvais jeu de mots : 6 700 km de voies, dont un tiers à grand gabarit, 4 300 agents et un budget qui oscille entre 450 et 500 millions d'euros – selon la bonne volonté du Gouvernement et la capacité du Parlement à l'aiguillonner et à faire évoluer certains montants en loi de finances. Voilà pour ce qui est de mes motivations.

La situation actuelle est, vous le savez, un peu « intercalaire ». L'idée de VNF, c'est celle d'un seul grand établissement pour gérer tous les aspects de la voie d'eau. Je crois que c'est une option d'avenir. Elle est récente et n'est mise en œuvre que depuis quelques années. Cela veut dire qu'il faut arriver à « installer » VNF dans le paysage, à stabiliser le travail interne, et à faire en sorte que la LOM – que le Parlement vient d'étudier et d'adopter – puisse être mise en œuvre de manière efficiente et optimale par l'établissement public. Il est là pour ça. Et puis surtout, il faut que l'on puisse s'inscrire dans la durée.

La difficulté est de concilier l'annualité budgétaire – parfois même, je pense que vous le savez mieux que moi, l'infra-annualité budgétaire puisqu'il arrive que les choses évoluent en cours d'exercice – avec le besoin de s'inscrire dans un temps long pour programmer des investissements dans des infrastructures aussi complexes que le réseau fluvial.

L'important pour moi est d'écarter l'idée de « dénavigation ». Je vous le dis très clairement – je ne l'ai pas dit aussi clairement dans mes réponses au questionnaire –, je n'entends pas être le président de la dénavigation de 10, 15, 20 ou 25 % du réseau. Je pense que d'autres que moi seraient sûrement plus efficaces pour le faire, et autrement qualifiés.

Je pense en outre que c'est un faux débat. Il a été introduit par le Conseil d'orientation des infrastructures, ou « commission Duron », avec l'idée qu'il faudrait dégager dans le fonctionnement de l'établissement des marges pour améliorer son investissement, et que pour se rapprocher des fameux 250 millions d'euros annuels nécessaires à la régénération du réseau, il faudrait faire des coupes massives dans le fonctionnement de l'établissement. D'où l'idée de dégrader complètement le service de navigation sur une partie du réseau.

C'est une position complètement virtuelle qui ne correspond pas à la réalité, pour deux raisons. La première, c'est que même si nous décidons de ne plus naviguer sur un canal, il est intégré au paysage. C'est un ouvrage dont nous avons la charge et qui participe à la gestion de la ressource hydraulique. Bref, il faut quand même s'en occuper. L'impact sur le fonctionnement n'est pas du tout ce qu'imaginait la « commission Duron ».

Deuxième élément qui pour moi fait la virtualité de l'exercice, c'est que je pense que l'on peut travailler sur l'accroissement des recettes de VNF. D'ailleurs, le Parlement l'a fait en nous permettant de bénéficier de crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). On reviendra sûrement sur le financement et l'évolution de la taxe en redevance. Des pistes existent qui permettraient de consolider les recettes, et donc de faire en sorte que nous puissions tout doucement – quand je dis tout doucement, mon espoir est à trois ans, pour être tout à fait concret – nous approcher des 250 millions d'euros annuels d'investissements qui permettraient la régénération du réseau.

J'attire l'attention de la commission – mais le directeur général le ferait encore plus brillamment que moi – sur le fait que cela demande évidemment une réorganisation des services. Aujourd'hui, pour la maîtrise d'ouvrage – c'est un sujet que tous ceux qui ont une expérience locale connaissent aussi bien que moi –, il ne suffit pas de disposer de crédits d'investissement ; il faut pouvoir concevoir, organiser, diligenter et exécuter les chantiers. De ce point de vue, la maîtrise d'ouvrage au sein de VNF doit être réorganisée pour permettre la montée en puissance de l'investissement.

Aujourd'hui, le système de maîtrise d'ouvrage est « taillé » pour 100 à 120 millions d'euros d'investissement. Si l'objectif est de doubler et d'atteindre la cote de régénération envisagée, il va quand même falloir envisager des évolutions en interne. Vous l'avez compris, il ne s'agit pas d'évolutions qui permettent de supprimer des postes, mais d'organiser autrement des effectifs que l'on veut constants au moins sur le sujet des études, des marchés et du pilotage des travaux. Voilà pour la question de la dénivation.

Vous allez m'interroger : « Si vous l'écartez, qu'envisagez-vous éventuellement de faire à la place ? ». C'est une question tout à fait légitime. Je pense qu'il faut que l'on puisse avoir une analyse et une programmation par territoire. Nous avons déjà des conventions avec des collectivités locales : avec la région Bourgogne, avec l'Occitanie sur le Canal du midi qui est une ressource précieuse, avec les Hauts-de-France. Nous avons aussi des conventions avec des intercommunalités et des communes : Nancy et sa métropole, par exemple, mais ce n'est pas la seule.

Ces acteurs conventionnent avec VNF pour l'animation du réseau. Nous avons donc déjà un partenariat, mais il est aujourd'hui très morcelé. Il faudrait que nous puissions mettre en place une méthodologie de travail avec les collectivités locales, c'est-à-dire un cadre VNF / État / région / agence de l'eau – la ressource hydraulique est fondamentale – qui permette de copiloter ensemble les études et les analyses, d'envisager les investissements et de poser *in fine* la question du fonctionnement.

Ce que je veux dire par là, c'est que nous devons pouvoir monter en puissance sur les investissements de VNF et gérer ensemble certains éléments du fonctionnement. Cela concerne évidemment les canaux de petit gabarit. Si l'on considère qu'ils doivent rester navigables – ce qui est, vous l'avez compris, la position que je défends – et que c'est une ressource qui doit s'accompagner d'une mise en valeur des autres formes de mobilité, notamment dans un esprit écologique et touristique, avec la randonnée cycliste ou pédestre, nous allons nous retrouver à parler avec les collectivités locales concernées de la façon dont nous sommes, ensemble, vigilants sur le site. Mon idée est qu'entre « tirer » des fibres, faire de la piste cyclable, faire de la piste de randonnée, faire du tourisme vert, développer la ruralité, et la navigabilité, il y a des intérêts convergents qui doivent nous conduire à être intelligents, ensemble, pour combiner les moyens de vigilance et de maintenance. Mais cela doit être le bout de la chaîne.

Je pense qu'au préalable, il faut avoir une analyse objective du réseau, dans laquelle VNF et l'État partagent les informations avec les collectivités locales sur l'état réel des choses et sur les investissements à conduire. Ensuite, nous programmerons ensemble les investissements et nous conviendrons, pas seulement du montage financier, mais surtout de l'ordre des facteurs dans lequel nous réaliserons le programme d'investissement. Évidemment, cela ne se fera pas en un jour ou en une année. Enfin, nous procéderons par grands bassins, par axes de canaux. Nous pouvons traiter la question de l'animation, de la

vigilance et de la maintenance. Il s'agit de l'état d'esprit dans lequel je voudrais aborder les choses.

Je pense que nous avons besoin, de manière générale dans les politiques d'aménagement du territoire et d'écologie, de contrats entre l'État, ses opérateurs et les collectivités locales. C'est la seule manière de « coller » au terrain et d'avancer vite. Si nous voulons transformer les choses, nous devons passer le temps nécessaire à établir le contrat. Cela sera du temps gagné ensuite dans la mise en œuvre des actions et dans l'animation de l'ensemble.

Pour ce qui concerne la profession de la batellerie, c'est évidemment la tutelle et les ministères qui sont en pointe sur ce sujet. Dans mes réponses au questionnaire, je souligne que VNF a une vision positive de l'évolution de la profession, telle qu'elle est souhaitée par les pouvoirs publics, et qu'évidemment, nous ferons tout pour l'accompagner. Nous sommes bien sûr attachés à la participation des professionnels au conseil d'administration et à leur participation aux groupes de travail internes. Ils sont quasiment toujours présents dans les groupes de travail que le directeur général organise au sein de la maison.

Je voudrais, pour terminer, dire quelques mots sur les éléments financiers, ressources humaines et les personnels.

Pour ce qui concerne les éléments financiers, je pense que l'établissement public doit bien évidemment participer à la rationalisation budgétaire de l'ensemble des services de l'État. Je ne trouve pas très cohérent d'avoir un plafond d'emplois qui serait *a priori* établi sur dix ans, alors que nous n'avons pas discuté du rythme auquel nous voulons diriger le programme de rénovation et du niveau de service que nous souhaitons avoir sur le réseau, point par point. Je pense qu'à un moment donné, un travail sera à mener avec la tutelle pour que le cadre financier défini soit un cadre évolutif.

Je suis favorable à ce que l'établissement fasse preuve de rigueur budgétaire. C'est une priorité, mais il faut aussi entendre que cette rigueur doit être intelligente dans sa répartition territoriale et dans son rythme de mise en œuvre. Je reviendrai donc très sûrement régulièrement devant le Parlement pour que dans les débats budgétaires, puisse être entendu le point de vue de l'établissement.

Sur les ressources, vous le savez, nous bénéficions d'une première attribution de l'AFITF. Un travail devra être mené ensemble pour pérenniser et développer encore cette attribution. Le directeur général travaille sur l'obtention régulière et pérenne de crédits européens pour VNF qui permettrait d'accroître l'enveloppe dont l'établissement dispose.

Enfin, j'ai pour ma part un regard très positif et ambitieux sur la transformation de la taxe en redevance qui me paraît pouvoir apporter une ressource propre et pérenne à l'établissement, dont il aura besoin pour redonner de la stabilité à son programme d'investissements.

Pour terminer mon propos, la situation des personnels est complexe : des agents proviennent du ministère, se retrouvent dans un établissement public et représentent, sous statut public, presque 90 % de l'effectif de l'établissement ; 10 % d'agents privés répondent à d'autres cadres d'emploi et à d'autres logiques salariales. C'est une situation qui n'est pas simple à suivre pour le directeur général et son équipe. Je veux bien sûr les assurer de mon soutien. Le président n'est pas là pour être la cour d'appel de la première instance que serait la

direction générale. Il est là pour offrir des temps de respiration dans le dialogue avec les syndicats. Il est là, éventuellement, pour examiner les points des revendications syndicales qui sont à défendre auprès de l'État, de la tutelle et sur lesquels on peut solliciter éventuellement l'intervention du Parlement. Mais il n'est aucunement là pour reprendre, corriger ou organiser la révision des positions de la direction générale de l'établissement.

Voilà ce que je voulais dire en quelques mots. J'ai repris des éléments qui figuraient déjà dans mes réponses au questionnaire écrit. J'essaie d'être mobile, mais pas au point de changer d'avis au bout de si peu de temps.

Mme Danielle Brulebois. Merci, Monsieur le Secrétaire d'État, Monsieur Laurent Hénart, pour votre exposé qui répond déjà à beaucoup de questions et nous laisse entrevoir vos connaissances et votre intérêt pour le fluvial.

Comme vous l'avez dit, Voies navigables de France gère 6 700 kilomètres de voies d'eau et plus de 4 000 ouvrages d'art. Ce patrimoine s'est construit au fil des siècles, de l'Antiquité à l'époque contemporaine. Le premier canal fut creusé en l'an 102. Il y eut ensuite de grands rêves, de grands projets, portés par d'illustres bâtisseurs comme Sully, Colbert, Pierre-Paul Riquet ou encore Freyssinet, qui considéraient à juste titre que l'essor économique d'une nation passe par des voies de communication, en particulier les voies d'eau. Ce réseau, le plus grand d'Europe, est un héritage qui nous oblige.

Vous le connaissez bien, Monsieur Laurent Hénart, à travers vos fonctions antérieures qui vous ont préparé à prendre la responsabilité des missions qui vous seront confiées. Vous aurez ainsi à mener à bien le contrat d'objectifs et de performance (COP) créé par la loi d'orientation des mobilités et qui sera signé entre l'État et VNF pour dix années.

Son premier objet est de faire du report modal un élément clé de la transition écologique. Comme le Président de la République, notre majorité est déterminée à faire face aux graves métamorphoses de notre monde : le dérèglement climatique et la perte de la biodiversité.

Face à ces défis, le fluvial est en mesure d'apporter des réponses. Ce mode de transport est le plus économique, mais il a beaucoup d'autres atouts. Il émet beaucoup moins de gaz à effet de serre que les autres. Un seul convoi fluvial de 5 000 tonnes peut remplacer 250 camions.

Alors que l'hyper-concentration des flux et des populations, comme vous l'avez dit, empoisonne nos grandes villes, le fluvial amène le fret en leur cœur et permettrait de décongestionner nos routes saturées, d'améliorer la sécurité, de réduire la pollution de l'air, les particules fines et les nuisances sonores.

Il favorise aussi un aménagement harmonieux du territoire en y répartissant les emplois et donc la population.

Cependant, malgré tous ces avantages, le transport fluvial reste faible avec 2 % seulement de la répartition modale. Il a connu un déclin important et souffert de sous-investissement chronique.

L'alerte lancée par le conseil d'administration de VNF a été entendue. La hausse de la contribution de l'AFITF a été actée en 2019. Le projet de LOM prévoit une augmentation progressive à hauteur de 130 millions d'euros par an entre 2022 et 2027. Cette augmentation

vous semble-t-elle suffisante pour que le fluvial retrouve sa vraie place au sein des transports ?

Alors que le Conseil d'orientation des infrastructures préconise d'engager une politique de dénavigation de 20 % du réseau, ne pensez-vous pas au contraire qu'il faudrait un maillage dense irriguant tous les territoires pour favoriser des *hinterlands* autour des grands ports, qui sont des portes sur le monde mais sans liaison vraiment structurée avec l'arrière-pays ?

D'autre part, ne pensez-vous pas que nous devrions être plus ambitieux dans nos perspectives européennes ? La France a la chance d'être un carrefour. Sa position géographique avantageuse ne devrait-elle pas nous inciter à développer des corridors européens, un ensemble de canaux, de jonctions de grand gabarit ?

La liaison Seine-Nord Europe est en bonne voie. En revanche, la liaison Rhin-Rhône et donc Mer du Nord-Méditerranée a été abandonnée. Pensez-vous que c'est une chance que nous avons laissé passer ?

Par ailleurs, comment comptez-vous accompagner le développement de l'écotourisme sur les canaux ?

Comment pensez-vous que nous pourrions amplifier nos efforts pour sortir des énergies carbonées en développant le potentiel de la micro-hydroélectricité avec les micro-centrales ?

Et enfin, comment envisagez-vous de mobiliser tous les acteurs au travers du conseil de surveillance que vous avez évoqué ?

M. Jean-Marie Sermier. M. Laurent Hénart connaît bien les problèmes fluviaux, puisque, il l'a dit tout à l'heure, son engagement ne date pas d'aujourd'hui et que par ailleurs, dans sa bonne ville de Nancy, je crois que son port vient de fêter ses trente années avec une belle festivité. Je ne doute pas qu'il soit très au fait de tous les problèmes de navigation fluviale.

Vous l'avez dit, le conseil d'administration n'est pas la direction générale. À un moment donné, effectivement, il faut que les uns et les autres puissent bien connaître leurs responsabilités. La présidence du conseil nécessite d'avoir des objectifs clairs. Vous avez évoqué un certain nombre de problèmes concernant le fret. Quel est l'objectif que vous fixeriez en matière de report modal entre la quantité de fret actuelle et celle que vous pourriez imaginer dans les années futures ? Comment y arriver ?

Nous savons aujourd'hui que le fret, c'est la conteneurisation. Est-ce que vous jugez que des investissements lourds en matière de transport de conteneurs sont nécessaires sur les ports, mais aussi le long des différents canaux ? Quels sont les investissements prioritaires ?

Vous avez évoqué le canal Seine-Nord Europe. Nous pouvons aussi parler de la chaudière du Havre, pour laquelle un certain nombre de crédits européens sont attendus. Je ne doute pas que les collègues puissent reprendre la question, mais le financement semble en difficulté avec l'AFITF, notamment. Vous savez que l'AFITF bénéficie de 1,2 milliard d'euros provenant de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Selon vous, sur les 37 milliards d'euros de TICPE, ne pourrions-nous pas

« flécher » une somme supplémentaire afin d'assurer le financement de l'AFITF, et donc permettre également le financement du fluvial ?

Concernant le tourisme, je note un certain nombre d'enjeux avec la fin de la replantation des arbres du Canal du midi, les fameux platanes qui étaient partis avec le chancre coloré, les 24 000 arbres qu'il a fallu détruire. Aujourd'hui, nous en sommes à un peu plus de 10 000 replantations. Envisagez-vous de poursuivre cet objectif ?

Quelle sera la politique pour les maisons éclésières, qui pourraient être des relais intéressants en matière de tourisme ? Elles sont de plus en plus abandonnées par les éclusiers, puisque les écluses deviennent automatiques.

Nous avons évoqué les chemins de halage – je crois que nous sommes d'accord là-dessus : il va falloir trouver des solutions pour que les vélos et les piétons puissent utiliser ces chemins dont l'existence constitue toujours un apport qualitatif en matière de paysage.

Vous avez évoqué le nombre de postes ; pour ma part, je vous parlerai du nombre de sites. Envisagez-vous de maintenir la totalité des sites existants ?

Je voudrais terminer en évoquant la formation des jeunes. Pour que nous puissions avoir une batellerie efficace, il faut des jeunes qui entrent dans la profession. Aujourd'hui, c'est un des problèmes. Comment envisagez-vous d'y répondre ?

M. Guillaume Garot. Merci à M. Laurent Hénart de sa présence ce matin. Personne ici ne doute de vos qualités personnelles pour occuper la responsabilité que souhaite vous confier le Président de la République.

Je voudrais vous interroger sur les enjeux en termes de trafic fluvial et de voies navigables. Notre collègue Mme Danielle Brulebois indiquait que nous avons un magnifique patrimoine historique national, c'est aussi là-dessus que se situe votre mission : le valoriser aujourd'hui, et faire en sorte que nous poursuivions une grande histoire et que nous inscrivions l'action publique d'aujourd'hui dans la continuité de ce qui a été fait depuis des siècles.

Nous sommes face à des défis majeurs. Cela a été précisé dans la LOM en particulier. Je voudrais que vous précisiez votre vision sur certains points qui me semblent importants.

Le premier concerne votre vision sur les nécessaires investissements pour moderniser le réseau. Pouvez-vous nous en dire davantage ? Parce que nous voyons bien que nous sommes à une période charnière. Des investissements sont à poursuivre et à engager. Mais quelles sont vos priorités ?

Deuxième point : quel est, selon vous, le meilleur maillage dans le réseau des routes fluviales en France ? Entre les « autoroutes » et les « routes secondaires » ? Comment voyez-vous les choses maintenant ? Comment les voyez-vous à dix ans ? Il est important d'avoir votre réponse sur ce sujet.

Enfin, quel est votre regard sur les grands projets structurants à venir ? Que porterez-vous, notamment dans le cadre européen, si vous êtes élu président du conseil d'administration de VNF ?

M. Guy Bricout. Monsieur Laurent Hénart, merci pour la présentation que vous avez faite. Vous vous apprêtez à prendre la barre d'un navire qui hélas, malgré de nombreux enjeux de taille, a navigué durant trop longtemps à vue.

Ainsi, le budget qui lui est alloué depuis quelques années parle de lui-même. Nous étions tombés de haut, l'année dernière, lorsqu'au lieu des 112,5 millions d'euros promis par l'AFITF pour donner suite aux préconisations du Conseil d'orientation des infrastructures, VNF ne s'était finalement vu dédier que 80 millions d'euros. Par la suite, ce montant est passé à 96 millions d'euros, mais le budget est encore loin de l'enveloppe nécessaire à la réalisation de nombreux travaux indispensables à la remise en état du réseau fluvial délaissé depuis de nombreuses années.

Ces travaux indispensables sont de différents ordres : régénération et modernisation de nombreuses écluses, renforcement des anciens réservoirs, amélioration du gabarit des réseaux, en particulier sur les liaisons Seine-Escaut, modernisation des méthodes d'exploitation, notamment pour pallier le départ de cent agents chaque année...

Faute de moyens, VNF s'est ainsi vu contraindre ces dernières années de faire des choix drastiques et de rééchelonner dans le temps nombre de travaux indispensables. Quelle est votre position sur les retards accumulés ? Dès lors, selon quelle méthode pensez-vous que VNF devra prioriser ses travaux les prochaines années ?

Je suis d'autant plus inquiet sur la question des financements que le projet de loi d'orientation des mobilités acte des budgets annuels plus faibles que ceux consacrés récemment au fluvial. Alors qu'entre 2009 et 2016, VNF avait disposé d'un budget moyen de 183 millions d'euros par an, le projet de LOM annonce finalement une enveloppe de 181 millions d'euros en moyenne entre 2019 et 2027. Qu'en pensez-vous ?

Le manque de financement a aussi impacté les travaux en lien avec le canal Seine-Nord Europe, projet que nous défendons depuis toujours. Je sais que VNF s'est vu contraint de remettre à des dates impossibles à déterminer, des travaux sur certaines écluses concernées par le projet. Comment réagissez-vous à ces retards ?

Par ailleurs, je me félicite que la Commission européenne vienne d'adopter – c'est tout frais, c'était hier – l'acte d'exécution qui sécurise le financement des aménagements fluviaux à réaliser dans les Hauts-de-France, en vue, notamment, de la réalisation du canal Seine-Nord Europe, et fixe un calendrier de réalisation des différentes sections du canal Seine-Escaut. Je reste néanmoins prudent parce que nous n'avons toujours pas de nouvelles sur le milliard d'euros qui doit être financé par l'État.

Toujours concernant mon territoire, le Nord, j'aimerais appeler votre attention sur un autre projet beaucoup plus petit : le canal de la Sambre à l'Oise. Les habitants de cette région seraient heureux d'avoir enfin un calendrier précis sur les travaux qui vont être réalisés. Pouvez-vous me donner des informations ?

Le fluvial représente une véritable solution de bon sens permettant de veiller à la fois au respect de l'environnement, et au développement des activités économiques et touristiques.

M. Olivier Falorni. Merci à M. Laurent Hénart pour sa présentation précise et complète.

À l'heure de la transition énergétique, le transport fluvial a un rôle important à jouer. En effet, il présente de nombreux intérêts par rapport aux autres modes de transport : absence de nuisances sonores, amélioration de la sécurité, diminution de la pollution atmosphérique ou encore désengorgement des axes routiers, pour ne citer que certains d'eux.

Les voies navigables sont un levier important d'aménagement du territoire, tant sur le plan écologique que social et économique. À ce titre, Voies navigables de France joue un rôle particulier afin de garantir le report modal vers des transports plus durables dont les voies fluviales et les canaux font bien évidemment partie.

Pourtant il semble qu'à ce jour, les voies navigables françaises demeurent largement sous-exploitées. En effet, la part du train et des voies d'eau navigables dans le transport de fret est très inférieure à la moyenne européenne avec 13,7 % contre 23,6 % du total. Monsieur Laurent Hénart, je voulais donc vous interroger sur ce décalage avec nos voisins européens. Quelle est la stratégie de Voies navigables de France pour développer le fret fluvial ?

Parmi ses missions, VNF est également chargé de mener des actions en faveur de la biodiversité. Ces missions ont été confortées dans le projet de loi d'orientation des mobilités avec de nouvelles obligations inscrites dans le contrat d'objectifs et de performance de VNF, telles que la gestion des déchets et des eaux noires et grises, ou encore la gestion des infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs. Quelles actions votre établissement entend-il mener sur ces thématiques ?

En outre, VNF est responsable de la lutte contre les inondations et le stress hydrique. Avec le réchauffement climatique, les risques d'inondation fluviale sont accrus. Voies navigables de France renforce-t-il sa mobilisation pour prévenir les risques liés à la montée des eaux ?

Enfin, dernier point et dernière question : votre champ de responsabilité a également été renforcé en faisant du développement du tourisme cyclable le long du réseau de voies navigables, une mission à part entière de votre établissement. Ma question est simple : quels sont aujourd'hui les principaux freins à l'usage du vélo le long des fleuves ?

M. Laurent Hénart. Je vais répondre évidemment à tous les orateurs sur le sujet des investissements et de la programmation d'opérations. Tout le monde m'a interrogé là-dessus, donc je vais tenter de faire une réponse globale.

Sur le report modal, j'attire l'attention de la commission – mais je suis sûr que vous le savez – sur la différence de la répartition modale entre les territoires où il y a de la voie d'eau à grand gabarit et les territoires où il n'y en a pas. Quand on parle d'un taux d'un peu plus de 2 %, on fait un total national. De mémoire, il y a 2 200 km de voies d'eau à grand gabarit, nous devons être à 30 000 kilomètres de voies ferroviaires dans le pays et nous sommes à plus d'un million de kilomètres de voies routières. Or aujourd'hui, c'est le grand gabarit qui peut prendre du fret sur le fluvial. Voici les ordres de grandeur : 2 200, 30 000, 1 100 000 km.

Quand nous regardons les bassins économiques et géographiques dans lesquels il existe du fluvial à grand gabarit, de la voie ferrée et de la route, nous nous apercevons que la part modale oscille entre 10 à 20 % pour le fret fluvial. Sur des secteurs plus proches de mon domicile, à savoir la Moselle et le Rhin, la part d'exportation – ce qui prouve aussi que la

pratique est plus développée chez nos voisins et notamment sur tout le système Rhin-Danube – en fret fluvial se situe entre 30 et 40 %. Vous voyez derrière mon propos, les pistes possibles d'amélioration à long terme et à court terme.

À long terme, c'est évident : c'est le bon état du grand gabarit ou encore la conduite du projet Seine-Nord Europe dans les meilleurs délais. Je ne reviens pas sur ce qui a été dit sur la bonne nouvelle européenne que nous avons eue et sur le fait qu'un travail reste à faire et un combat à conduire pour que les financements s'assemblent et que notamment les financements d'État soient bien au rendez-vous aux côtés des financements européens et des concours envisagés par les collectivités locales pour accompagner le chantier, notamment sur ses aspects logistiques.

Il y a bien sûr le beau projet – mais qui arrivera après – de relier le bassin Rhin-Danube avec le Rhône. Certains sont favorables à la liaison Moselle-Saône, d'autres évoquent la liaison Rhin-Rhône. J'ai remarqué la présence du député du Jura qui, naturellement, pense au Rhin-Rhône. Vous savez qu'à un moment donné, il y avait l'idée de rapprocher les deux pour avoir un tronç commun et une descente du Rhin et de la Moselle vers ce tronç commun qui serait ensuite connecté à la Saône et au Rhône. Il est évident que cela manque aussi dans le réseau à grand gabarit français tel qu'il est actuellement. En effet, aujourd'hui, il y a nécessairement une rupture modale au bout de la Moselle et au bout du Rhin pour basculer sur d'autres modes de transport du fret.

« Qui trop embrasse mal étreint », c'est ma platitude du jour. Je propose que l'on essaye d'abord de traiter le projet Seine-Nord Europe pour ne pas trop effaroucher Bercy et que l'on se laisse le temps de travailler sur les projets Moselle-Saône et Rhin-Rhône, notamment pour au moins étudier le projet Moselle-Saône.

Des sujets environnementaux ont été soulevés au moment de l'examen du projet, et n'ont pas été levés, puisque toutes les études, toutes les analyses, tout n'a pas été conduit à son terme. Il ne faudrait pas que des considérations de protection de l'environnement fassent obstacle au développement d'un projet qui a pour but, lui aussi, de protéger l'environnement. Je pense que le sujet mériterait d'être étudié plus avant.

Il est dommage que la politique de contrats de plan État-région se soit enlisée avec le schéma national des infrastructures de transport et le programme d'investissement du Grenelle de l'environnement puisque tout était engagé là-dedans, au moins sur la phase d'étude et d'analyse. Cela nous aurait permis d'avoir un débat public peut-être un peu plus stabilisé. Est-ce que le Gouvernement estimera judicieux de remettre l'ouvrage sur le métier ? Je ne le sais pas, mais je suis prêt à plaider en ce sens.

En attendant que ces grands chantiers se déroulent, nous avons trois types de priorités d'investissement.

La première, c'est évidemment de régénérer les ouvrages : les barrages et les écluses. Cela permet d'ailleurs, de travailler sur les barrages, sur des aspects qui ont été évoqués et sur lesquels VNF est très volontaire, de création et de développement de l'énergie hydraulique, de micro-centrales, de production localisée et régionalisée, qui puissent être mis à disposition. Très clairement, la première priorité concerne le bassin de la Seine et celui du Rhin.

Ensuite, je pense à la numérisation du réseau d'exploitation, sujet qui est évidemment fondamental, puisqu'il permet d'automatiser une bonne partie des parcours,

d'améliorer la vigilance puisqu'elle peut être exercée de manière instantanée, et d'avoir une approche beaucoup plus subtile et beaucoup plus fine du niveau de service à rendre sur chacune des voies.

Enfin, je le rappelle, le projet Seine-Nord Europe est en cours et c'est un projet pour lequel les arbitrages du Gouvernement – qui conviennent parfaitement à VNF – vont vers le 100 % public : c'est-à-dire que ce sera une structure VNF exploitée par VNF, dont la maintenance sera assurée par VNF et dont l'entretien sera assuré par VNF.

Sur le sujet particulier de l'Oise qui a été évoqué, les travaux sont programmés en 2020-2021 – je pense que vous le savez puisqu'une convention a été passée entre VNF et les collectivités locales. Les perspectives budgétaires, qui s'améliorent quand même pour l'investissement, nous permettent de dire que nous allons tenir ce délai. En tout cas, c'est ce que me dit le directeur général qui est prêt à se jeter dans le vide si d'aventure ce n'était pas le cas. (*Sourires*)

Globalement, sur les sujets relatifs au vélo, à la randonnée, à la gestion de l'eau, je crois sincèrement – pour vous parler franchement – qu'aujourd'hui VNF n'a pas tous les éléments pour donner une réponse détaillée et satisfaisante au Gouvernement, comme au Parlement.

D'abord, le travail avec les agences de l'eau se fait sous l'empire du concret, parfois de l'urgence, ce qui présente le défaut du cas par cas, d'où la démarche conventionnelle que je proposais : VNF / État / région / agences de l'eau. Je pense que dès le départ, il faut que nous partions sur un diagnostic partagé. Nous déroulerons plus facilement les investissements communs, d'autant plus qu'il y a aussi du côté des agences de l'eau des crédits disponibles qui peuvent être mobilisés, voire parfois les combiner. C'est plus intelligent que de ne pas les rapprocher et d'avoir de ce fait des chantiers qui ne se passent pas bien ou ne se passent pas du tout. L'idée, sur le plan de la gestion de la ressource hydraulique, est d'avoir la capacité à travailler avec les agences de l'eau de manière programmatique. Ensuite, nous verrons comment nous déroulons les choses.

Les principaux obstacles au caractère cyclable des bords des canaux, vous les connaissez : parfois la sécurité, souvent l'état des chemins de halage, et puis le fait que nous devons concevoir les choses avec des haltes, des sites, des monuments à visiter. Très peu de personnes décident de faire des milliers de kilomètres à vélo sans jamais s'arrêter, en dormant à la belle étoile, sans jamais rien voir et sans jamais avoir aucun moment de convivialité...

Il est certain que le développement des pistes cyclables, comme des chemins de randonnée, autour de la voie d'eau doit s'intégrer dans un schéma de valorisation du patrimoine paysager et monumental et dans un schéma touristique. VNF ne peut pas le faire seul et ne peut d'ailleurs pas contribuer à le faire. L'idée est de travailler, là aussi, avec les régions, les départements et les intercommunalités. L'intérêt de cette convention est là.

Je rappelle que le potentiel est positif. Si VNF a accueilli avec beaucoup de bienveillance l'idée d'être en charge du développement du réseau cyclable en même temps que de son réseau de voies d'eau, c'est parce qu'aujourd'hui, 85 % des grandes routes cyclables sont à moins de cinq kilomètres des voies d'eau.

Nous devons pouvoir l'améliorer, le faire évoluer en travaillant ensemble, en mutualisant éventuellement des équipements et en ayant une vision commune sur les aspects

de sécurité, de maintenance et d'entretien qui sont – vous le savez tous, pour ceux qui fréquentent de temps en temps un bord de canal ou de rivière canalisée – les principaux sujets du moment pour VNF.

Toujours sur les investissements, je souhaite aborder le sujet important des platanes. Sur le Canal du midi, nous irons évidemment au bout du programme. De manière plus globale, nous avons la volonté d'accompagner tous les travaux de rénovation du réseau et d'une politique systématique de plantation. Nous allons participer, à notre mesure, à la lutte contre le réchauffement climatique et contre les rejets de carbone. Les plantations d'arbres seront systématiquement envisagées avec les travaux de VNF sur son réseau.

En revanche, c'est moins clair pour tout ce qui peut toucher au volet touristique. Pour l'instant, nous travaillons au cas par cas dans le cadre des conventions existantes. J'espère que le travail avec les régions nous permettra d'avancer sur des sujets globaux.

Je voudrais simplement rappeler que grâce à l'AFITF – puisqu'a été posée une question sur le sujet – nous abordons 2019 et, nous l'espérons, 2020, avec des budgets d'investissement qui commencent à devenir corrects. Évidemment, je suis favorable à ce que l'AFITF puisse bénéficier de ressources plus importantes et si le Parlement souhaitait affecter une part supplémentaire du TICPE à l'AFITF, VNF s'en réjouirait.

Pour terminer sur les sujets d'investissement, nous n'avons pas aujourd'hui de programme déterminé sur la question des maisons éclusières. Non pas que l'on ne veuille rien en faire, mais parce que pour l'instant, cela n'a pas été traité. Autant sur les plantations, nous avons les idées claires et nous savons ce que nous voulons faire, nous avons défini un programme à dix ans et nous y affectons chaque année une part d'investissement ; autant pour les maisons éclusières, aujourd'hui, il n'y a pas de programme. Je crois qu'il pourrait s'agir d'un sujet à mettre « au pot commun », en disant aux régions, aux départements, aux intercommunalités qui le souhaitent : « Venez travailler avec nous à des conventionnements ». Il y a un aspect lié à la ressource hydraulique, il y a un aspect de report modal du fret sur la voie d'eau et il y a aussi un aspect de valorisation des territoires, paysages et monuments par le biais du tourisme et du bon entretien du réseau. Cela implique d'avoir parfois une offre à proposer. Je pense que ces maisons éclusières seront quand même particulièrement utiles. L'idée, pour l'instant, est plutôt de ne pas établir de plan général, mais région par région, au fur et à mesure de la progression de la démarche conventionnelle et de placer les maisons éclusières « dans la corbeille de la mariée ». Voilà pour ce qui est du cadre général.

Sur les sujets environnementaux posés par M. Olivier Falorni, j'ai répondu de manière incomplète. Nous essayons d'expérimenter le bateau électrique, de nous battre contre les rejets noirs et de combattre les eaux grises.

Pour ceux qui travaillent sur la question des ports, c'est le cas par exemple à Nancy - le député M. Jean-Marie Sermier a eu la gentillesse d'évoquer les trente ans du port de Nancy – nous avons beaucoup avancé sur la collecte de déchets, le tri de déchets en intelligence avec le territoire et son système de collecte et de recyclage pour tout ce que les plaisanciers peuvent rejeter.

Sur le sujet de la ressource en eau, nous sommes, je l'espère, au début d'un bon partenariat avec les agences de l'eau qui nous permettra d'avoir des schémas vraiment combinés. Des choses ont déjà été faites, notamment pour le grand gabarit assez maîtrisé sur le Freyssinet. Ce sujet mérite peut-être d'être encore approfondi.

Pour finir là où j'avais commencé, c'est-à-dire sur le report modal, en attendant les grands travaux Seine-Nord Europe, Rhin-Rhône, Moselle-Saône ou un combiné des deux, demain ou après-demain – étant donné le temps que cela peut prendre – des mesures économiques peuvent quand même être prises, comme la modernisation de la flotte. Nous avons 1 000 bateaux à pavillon français, donc je crois qu'il y a un travail à faire avec l'État pour aider les professionnels à muscler l'offre et la flotte.

Je rappelle également que VNF a mis en place un dispositif qui est doté de 12 à 13 millions d'euros cette année, pour financer des études sur la multiplication d'installations multimodales et donc aider les ports à s'équiper, évoluer, se développer. Pourquoi ne pas envisager de nouveaux ports, comme c'est le cas par exemple sur la Moselle, afin d'avoir plus de points de transfert modal ?

M. Adrien Morenas. Monsieur Laurent Hénart, c'est en ma qualité de président du groupe d'études sur la pêche de loisir que je souhaite vous interroger aujourd'hui sur deux points importants. Tout d'abord, la nouvelle loi d'orientation des mobilités est en passe de déléguer à Voies navigables de France l'établissement et la gestion de pistes cyclables le long des cours d'eau. Il existe d'ores et déjà, hélas, des conflits d'usage entre pêcheurs, cyclistes et piétons. Je souhaite savoir quelle est votre position au regard de la continuité d'accès des pêcheurs, qui payent une redevance à cet effet aux abords des cours d'eau, en cas d'installation de nouvelles pistes cyclables notamment.

Enfin, quelle nouvelle impulsion souhaitez-vous mettre en œuvre au sein de VNF pour remplir l'obligation de mise aux normes des ouvrages au titre de la continuité écologique ?

M. Martial Saddier. Monsieur Laurent Hénart, c'est un plaisir de vous retrouver. Vous avez parlé des agences de l'eau, je compte sur vous en tant que futur président pour nous aider à « muscler » les accords-cadres qui existent entre VNF, les agences de l'eau et les comités de bassin. Ces accords-cadres ont le mérite d'exister, mais nous avons compris à travers vos propos qu'ils méritent d'être renforcés. Très clairement, nous sommes volontaires. Je prendrai deux exemples.

Un certain nombre de canaux fuient. Il faut que nous pensions sérieusement à la gestion quantitative. Et puis deuxième élément, par le passé, sur un montant donné de travaux de restauration, lorsqu'il ne restait que 20 % à charge parce que les agences de l'eau en payaient 80 %, VNF avait parfois du mal à verser les 20 % restants. C'est quelque chose qui n'est plus acceptable. Il faut que nous arrivions à boucler les plans de financement. Vous pourrez compter sur mon soutien et je crois que les députés Les Républicains vous soutiendront dans votre nomination.

M. Stéphane Demilly. Je remercie mon collègue M. Guy Bricout d'avoir posé une très brillante question sur le canal Seine-Nord Europe, et je vous remercie, Monsieur le futur président, d'avoir annoncé que c'était la priorité des priorités.

Vous avez affirmé, en réponse au questionnaire envoyé par la commission, que l'infrastructure fluviale souffrait d'un sous-investissement chronique – je vous cite. C'est exact et c'est ce qui a d'ailleurs conduit le COI à envisager la dénivellation sur 20 % du réseau. La conséquence directe de ce sous-investissement est la fermeture de certaines portions de canaux à la navigation. Le plus souvent, il s'agit de voies secondaires, généralement très touristiques. Je pense notamment, dans ma circonscription, au canal entre

Offoy et Saint-Simon. Une des solutions pour aménager ces voies et les remettre en état consiste en un transfert de la gestion ou de la propriété de VNF à une collectivité territoriale, mais ces transferts ne sont pas aisés et impliquent que VNF transfère les moyens ou réalise en amont les travaux nécessaires, souvent attendus depuis longtemps. Quelle est votre vision sur ce sujet ?

Mme Sophie Panonacle. À Bordeaux, nous pouvons voir remonter, de temps en temps, le long de la Garonne en direction de Toulouse, une péniche transportant des pièces d'Airbus A380. Malheureusement, aujourd'hui ces péniches sont rares sur l'estuaire de la Gironde et sur le canal latéral à la Garonne. Cet équipement long de 190 kilomètres a permis dès le milieu du XIX^e siècle d'assurer une liaison fluviale entre l'Atlantique et la Méditerranée. Il a progressivement vu décliner sa vocation économique dédiée au transport de marchandises. Pourtant, cette voie fluviale est l'une des rares du Sud-Ouest qui offre un potentiel certain pour les bateaux de 250 à 400 tonnes. Elle demeure un atout incontestable pour le transport de fret entre Bordeaux et Toulouse. Alors que la LOM a consacré le transport fluvial comme un levier de la transition énergétique, je souhaiterais connaître vos ambitions pour ce canal et également les propositions vous seriez susceptible de présenter au grand port maritime de Bordeaux et à son nouveau président, M. Jean-Frédéric Laurent, en termes de report modal.

Mme Stéphanie Kerbarh. Monsieur le président Laurent Hénart, je souhaite attirer votre attention sur la mise en place d'un titre douanier unique tout au long de la vallée de la Seine. En effet, cette vallée se partage aujourd'hui entre trois circonscriptions douanières, Le Havre, Rouen et Paris Ouest. La circulation des marchandises sur cet axe a fait l'objet, au cours des auditions menées par le conseil économique, social et environnemental régional, de remarques pour déplorer la nécessité de remplir un titre de transit par circonscription traversée. Même dématérialisée, cette démarche rend complexe et donc contraignante la circulation de l'information. Que vous pensez-vous de la mise en place d'un titre unique de transit, qui serait une mesure simple et peu coûteuse pour l'amélioration de la fluidité ?

M. Jean-Pierre Vigier. Merci Monsieur Laurent Hénart pour votre exposé. Comme l'a dit M. Martial Saddier, vous aurez tout notre soutien parce que vous connaissez très bien ce sujet.

Nous avons un bon maillage de voies navigables en France et vous l'avez très bien dit. Elles participent d'une manière très forte au développement économique et surtout à l'aménagement du territoire. Je crois que nous pouvons faire beaucoup plus, et bien mieux.

Vous en avez parlé, mais j'aimerais avoir quelques détails sur votre programme d'investissements sur les trois à cinq ans qui viennent, et surtout, je voudrais connaître votre politique en matière de réhabilitation d'ouvrages hydrauliques, notamment ceux qui ont été construits par le fameux Eugène Freyssinet.

Et enfin, comment comptez-vous trouver un équilibre entre ouvrage hydraulique et continuité écologique ?

M. Alain Perea. Monsieur Laurent Hénart, vous parlez des collectivités territoriales lorsqu'il s'agit de parler de financement, de diversifier les financements ou des maisons éclésières pour voir comment nous pourrions travailler ensemble. Je vous cite, vous dites : « Ensemble, être vigilant sur la gestion des sites, et de manière intelligente ». Mon expérience en tant qu'élus et fonctionnaire territorial en Occitanie, c'est qu'on appelle les collectivités

territoriales à gérer les sites quand il s'agit de payer, mais concrètement, quand il s'agit d'avoir des projets, de faire évoluer les choses, c'est toujours la vision unique de VNF qui finit par s'imposer. Je pourrais vous donner beaucoup d'exemples.

En Occitanie, vous avez parlé des platanes, mais je pourrais aussi vous parler du Canal de la Robine, et vous citer de nombreux exemples qui vont aussi de la coupe d'un arbre qui ne présente aucun intérêt patrimonial à des projets beaucoup plus importants. Je sais que vous êtes un ancien élu local, que comptez-vous faire pour que ces choses changent au niveau de la gestion de VNF ?

Mme Sophie Auconie. Monsieur Laurent Hénart, je suis ravie de vous retrouver dans cette enceinte et bien entendu, le groupe UDI et Indépendants vous soutiendra lors de ce vote.

Juste une question sur les fonds européens : envisagez-vous, à travers vos fonctions, une fonction de lobbying pour disposer d'enveloppes financières qui soient de qualité, tant pour leur fléchage que pour la somme qui sera affectée à votre activité ?

C'est très important parce que vous savez que de nouveaux programmes européens seront mis en œuvre à partir de 2021. Il faut impérativement que nous soyons, nous les Français, très forts dans le lobbying ; or cela n'est pas toujours notre qualité première.

Mme Frédérique Tuffnell. La création de canaux ou encore le bétonnage le long des berges contribuent à la dégradation des zones humides, et l'intensification des événements climatiques, crues et étiages, et contribue aux catastrophes que nous connaissons. Les conclusions des Assises de l'eau prévoient des actions en matière de restauration et de rééquilibrage des lits pour rendre les conditions favorables à la préservation des zones humides et aux continuités écologiques dans le cadre de la conduite environnementale de projets. Quelles seront vos actions en la matière ?

M. Laurent Hénart. Pour M. Adrien Morenas, je ne reviens pas sur ce qui a été dit sur la mise en œuvre du plan d'investissement. Pour tout ce qui touche à la pêche, une convention de partenariat a récemment été passée avec l'association nationale.

L'idée est d'essayer de faire en sorte que l'espace public puisse être réparti, et que nous puissions, sur le parcours des canaux, déterminer des espaces où l'on puisse avoir plus de largeur et un aménagement adapté permettant aux pêcheurs d'avoir des points « sécurisés ».

Nous n'allons pas décider tous seuls depuis Paris. En tout cas, pour ma part, je ne le ferais pas depuis Nancy. L'idée est que dans les conventions que nous voulons passer, nous puissions regarder ces questions. Quand je parle de travailler avec les collectivités locales sur le bon usage des canaux, l'idée est de pouvoir aller assez finement dans le détail de l'aménagement. Parfois, il faudra séparer les flux sur plusieurs kilomètres. Parfois, nous pourrons les rassembler. Il faut effectivement qu'il y ait des points de halte et de pêche. Il est certain que le fait de retenir, par exemple, des maisons éclusières, permet d'envisager de la respiration, des points de halte, des points de vie, tout au long du tracé.

En réponse à M. Martial Saddier, nous sommes d'accord sur tout. Les 20 % à la charge de VNF sont désormais des montants mis en priorité des budgets 2019 et 2020, qui sont plus confortables – je le redis. Nous espérons arriver, en additionnant nos budgets – ce que l'AFITF apporte et ce que l'Europe débloque – à atteindre 160 à 180 millions d'euros d'investissements réellement financés. Évidemment, le respect des engagements contractuels pris par VNF, que ce soit avec les agences de l'eau et les comités de bassin ou encore avec les collectivités locales, est une priorité des exécutions budgétaires de 2019 et 2020.

Pour répondre à M. Stéphane Demilly sur la dénavigation, j'espère avoir été clair sur le fait que je n'entendais pas porter cette mauvaise affaire. Cette idée bizarre de dénavigation n'était pas l'idée la plus adaptée du COI.

Concernant l'investissement, je ne reviens pas sur ce que j'ai dit s'agissant des montants. Quand nous aurons atteint 180 millions d'euros, il manquera encore 70 millions. C'est la raison pour laquelle – nous en reparlerons devant vous au moment de la loi de finances – nous militons ardemment pour la transformation de la taxe en redevance et pour la capacité de l'établissement à moduler cette redevance, quitte à ce qu'une fourchette soit établie. Cela peut être aussi l'occasion de dégager des recettes propres que l'on affecterait, dans ce cas, intégralement à l'investissement. Nous avons pour objectif d'atteindre, toutes sources de financement confondues, les 250 millions d'euros qui avaient été très judicieusement pointés par le COI.

Madame Sophie Panonacle, pour votre question sur Bordeaux, on me dit qu'il peut y avoir une utilisation pour le fret qui soit limitée. Nous pouvons vous proposer de mettre en œuvre, avec le port de Bordeaux, le dispositif que j'évoquais tout à l'heure, ce dispositif conventionnel où VNF passe contrat avec les collectivités ou les chambres consulaires et où l'on étudie les possibilités d'amélioration de transfert modal et les investissements nécessaires. C'est un dispositif que j'ai vu mis en œuvre sur le bassin de la Moselle. Pour ce qui concerne ma région Lorraine, ce dispositif a permis de mener des travaux très concrets et très opérationnels.

Cela étant, vous le savez comme moi, il y a quand même une concurrence sévère du réseau routier. Le ciblage sur certains matériaux à transporter est à mon avis la piste ; de l'avis des services – je dois vous avouer que pour l'instant, vous m'apprenez des choses sur le transport d'éléments Airbus par voie fluviale – c'est quelque chose qui a de l'avenir.

Madame Stéphanie Kerbarh, vous suggérez un titre unique de transit. Évidemment, ce type de formule nous paraît adapté à une situation qui, comme vous l'avez souligné, est tout de même très compliquée.

Monsieur Jean-Pierre Vigier, vous m'avez interrogé sur le plan pluriannuel d'investissement. L'idée, vous l'avez comprise : en 2019-2020 nous courons derrière les engagements contractuels, les urgences, nous rétablissons les choses qui auraient dû l'être par le passé, mais nous ne pleurons pas sur le lait renversé et nous avançons. L'idée, c'est que le contrat d'objectifs et de performance (COP) – que le législateur nous amène, bien sûr, à négocier et à conclure – puisse justement donner une visibilité sur le programme pluriannuel d'investissements que l'établissement entend porter. Je dirais que c'est dans les six mois qui viennent que cette programmation sera établie puisque l'objectif idéal est de conclure le COP avant le 31 décembre 2019. C'est dans cet état d'esprit que la direction générale de l'établissement travaille. S'il faut quelques mois pour avoir un COP plus intelligent – oserais-

je dire – je pense qu’il serait judicieux de les prendre. En tout cas, ce qui est certain, c’est que c’est une affaire qui doit être traitée avant le printemps 2020.

Monsieur Alain Perea, je suis encore élu local et j’entends le rester. Tout comme vous, j’ai subi parfois de la part de VNF l’incapacité de faire ce que j’aurais souhaité et de traiter un projet que la collectivité avait très partiellement porté en fonction des contraintes techniques.

À la décharge de VNF, les changements internes se sont accumulés à une vitesse grand V. Le nombre d’agents peut paraître impressionnant : 4 300, mais ils sont répartis sur 130 points de maintenance, 500 points différents. Je vous laisse faire la division... C’est ce qui interdit parfois d’avoir le niveau et la densité d’équipes nécessaires pour porter des projets plus importants, et c’est ce qui fait que souvent, on paraît regarder les choses par le petit bout de la lorgnette.

Une réorganisation interne doit permettre de porter des projets plus globaux. Si le président peut servir à quelque chose, c’est justement à s’impliquer dans le dialogue avec les collectivités locales. Je ne reviens pas sur le changement de schéma que je propose. Plutôt que d’avoir des conventions au cas par cas, collectivité par collectivité, je souhaiterais – même si c’est toujours un peu long à mûrir – avoir une démarche analogue à celle du CPER, où l’on met autour de la table VNF, l’État, la région, les opérateurs et le comité de bassin et où l’on pose le diagnostic avant de décider des investissements et des moyens de fonctionnement.

L’idée n’est pas, vous l’avez compris, de faire un transfert sur l’investissement puisque tout l’objectif de la direction générale est d’atteindre les fameux 250 millions d’euros à horizon trois ans. Nous vous solliciterons là-dessus et nous demanderons au Parlement de nous aider à faire passer certains arbitrages.

Cela étant, pour vous parler très franchement, en zone rurale avec des installations très diffuses, peut-être qu’à un moment donné, s’entendre sur des moyens de fonctionnement, de surveillance et de maintenance peut être une solution intelligente. Mais laissons-nous le temps de faire en sorte que cela s’inscrive dans une démarche de projet global. En tout cas, c’est dans ce sens que je m’impliquerai.

Madame Sophie Auconie, oui, je compte être un lobbyiste à Bruxelles car effectivement, en 2021 tout va changer pour les élus locaux qui suivent les fonds européens dans leurs territoires. Nous voyons à quel point 2021, c’est le « nouveau monde » sur le plan du budget septennal européen. Donc oui, dès maintenant, nous commençons à défendre les intérêts français dans un budget qui fait la part belle aux investissements fluviaux.

Les premiers grands axes qui ont été présentés au Parlement européen par la Commission précédente – gageons qu’il y ait un peu de continuité quand il s’agit de bonnes causes – montrent que sont envisagés, pour le prochain budget de 2021 à 2028, des investissements plus importants pour le fluvial à l’échelle de l’Union. Cela étant, il faut que la France tire son épingle du jeu et je serai à disposition.

Madame Frédérique Tuffnell, tout ce qui touche à la biodiversité est un des éléments du COP que l’on voudrait mettre en avant. Pour vous répondre avec un peu de modestie, ce n’est pas forcément le premier métier historique de VNF – nous en convenons.

Tout le monde a bien dit que la situation était tendue dans l'établissement : les investissements sont là mais jusqu'à maintenant, se sont heurtés à des moyens plus limités que les ambitions. Le personnel est organisé de manière très éparpillée ; parfois, nous n'avons même pas la masse critique nécessaire.

Sur les questions environnementales, j'ai évoqué la maîtrise d'ouvrage pour la conduite des travaux. Il y a aussi à organiser une sorte de maîtrise d'ouvrage cette fois-ci adaptée, à travers la gestion de la ressource hydraulique, qui est notre compétence légale, donc notre fil rouge, à tout ce que vous avez évoqué sur la biodiversité, la préservation des sites, la gestion des ressources naturelles. Le directeur général a fait des propositions en ce sens à l'échelle de chaque délégation territoriale. C'est un progrès qui est devant nous, mais auquel nous voulons dédier un chapitre spécifique dans le COP.

Mme la présidente Barbara Pompili. Merci Monsieur Laurent Hénart.

Nous allons maintenant procéder au scrutin.



Après le départ de M. Laurent Hénart, il est procédé au vote sur la nomination par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant Mmes Sandrine Le Feu et Laurianne Rossi.

Le dépouillement ayant eu lieu mercredi 10 juillet 2019, les résultats du scrutin sont disponibles dans le compte rendu n° 78 (<http://assnat.fr/ar6pYx>).



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 3 juillet 2019 à 11 h 10

Présents. - M. Christophe Arend, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, Mme Danielle Brulebois, M. Stéphane Buchou, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, Mme Jennifer De Temmerman, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Olivier Falorni, M. Guillaume Garot, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Stéphanie Kerbarh, M. Jacques Krabal, M. Pascal Lavergne, Mme Sandrine Le Feu, Mme Aude Luquet, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, M. Emmanuel Maquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, M. Adrien Morenas, M. Sébastien Nadot, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, M. Michel Vialay, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - Mme Bérangère Abba, Mme Sophie Auconie, Mme Nathalie Bassire, Mme Valérie Beauvais, Mme Gisèle Biémouret, M. Jean-Luc Fugit, M. David Lorion, M. Bruno Millienne, Mme Mathilde Panot, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville, M. Jean-Marc Zulesi