

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
du développement durable et de
l'aménagement du territoire**

Mercredi
30 juin 2010
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 61

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

– Audition, ouverte à la presse, de M. Alain Gest, président du
Conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF)

..... 2

**Présidence de
Mme Françoise
Branget, *Secrétaire,***

puis de

**M. Christian Jacob
*Président***



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **M. Alain Gest, président du Conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF).**

M. Françoise Branget, présidente. Je suis heureuse d'accueillir notre collègue Alain Gest, qui a été nommé pour cinq ans, président du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF).

Quel est, monsieur le président, l'état d'avancement des projets majeurs dans le domaine fluvial que sont le canal Seine-Nord Europe, les canaux Rhin-Rhône ou Saône-Moselle, et la connexion fluvio-maritime du port du Havre ?

La loi Grenelle I prévoit la valorisation par VNF du domaine public fluvial. À l'expérience, considérez-vous que c'est un mode de financement intéressant ?

Quelles sont les avancées obtenues dans le domaine de l'intermodalité ? Le transport fluvial s'affirme-t-il en tant que maillon pertinent de la chaîne logistique de transport ?

M. Christian Jacob, président de la Commission, remplace Mme Françoise Branget à la présidence de la Commission.

M. Alain Gest, président du conseil d'administration des Voies navigables de France. Mes chers collègues, je suis très honoré d'être auditionné par la commission dont je suis membre pour vous présenter la situation de Voies navigables de France. Je suis accompagné de Thierry Duclaux, directeur général – pour très peu de temps encore –, Nicolas Bour, chargé du projet Seine-Nord Europe, et Marc Papinutti, futur directeur général de VNF, anciennement directeur des infrastructures au ministère des transports.

Ma nomination à la tête de Voies navigables de France est survenue dans le cadre d'un changement de gouvernance. Après avoir été présidé pendant plus de treize ans par François Bordry, l'établissement public industriel et commercial est désormais dirigé par un directeur général exécutif et par un président du conseil d'administration, en charge de la stratégie globale. Souhaitant confier la présidence de VNF à un élu, le Gouvernement m'a nommé à la tête du conseil d'administration.

L'établissement public Voies navigables de France, quelquefois méconnu, est à la fois opérateur de réseau, animateur de la filière fluviale et gestionnaire d'un écosystème dont vous connaissez les problématiques en termes de qualité de l'eau, de prévention des crues et d'environnement. Voies navigables de France emploie aujourd'hui près de 5 000 agents, dont 400 font partie de l'établissement public. Les autres, mis à disposition par le ministère, sont placés sous la responsabilité directe des préfets et des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). C'est une organisation qui peut surprendre et qui a du reste été l'objet de nombreux débats.

Sur les 8 500 km de réseau que compte notre pays, VNF a en charge 6 700 km – les autres étant, pour la plupart, gérés par les collectivités territoriales. Sur ces 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux, 3 200 relèvent du réseau principal et 2 030 du réseau secondaire. Ce réseau est très diversifié, tant au regard du trafic que de l'état des cours d'eau. En effet, le transport fluvial a longtemps été oublié dans notre pays et les cours d'eau n'ont pas bénéficié de tous les investissements nécessaires à leur mise à niveau.

Notre réseau principal doit être adapté aux nouvelles demandes. Ainsi, alors qu'il n'est ouvert que 14 heures par jour, nous devons parvenir à rendre disponibles les réseaux les plus importants 24 heures sur 24. Il convient aussi de veiller à l'entretien et au devenir des canaux sur lesquels la circulation est réduite, ne serait-ce que pour développer le tourisme fluvial.

L'an dernier, VNF a consacré 180 millions d'euros à la modernisation du réseau. Le contrat passé avec l'État en 2004 a permis d'augmenter sensiblement les moyens d'investissement de l'établissement, lequel a en outre bénéficié d'une part des crédits du plan de relance puisque l'État a accordé à VNF 120 millions d'euros sur deux ans, dont 100 millions destinés à la modernisation du réseau et 20 millions aux travaux préparatoires à la réalisation du canal Seine-Nord, dont les travaux débuteront en juillet prochain.

Autant le dire clairement, le transport fluvial est de retour. Le trafic a augmenté d'un peu plus de 40 % en dix ans. Pendant les années 2008 et 2009, deux années difficiles au plan économique, nous avons pratiquement maintenu l'activité en tonnage de marchandises transportées. Depuis le début de cette année, le trafic a augmenté de 8 % à 9 %. Certes, cette évolution n'est pas uniforme sur le territoire national : s'il reste stable en région parisienne, il connaît un développement soutenu dans les régions Sud Rhône et dans le Nord-Pas-de-Calais, où il a augmenté de plus de 20 %.

À l'augmentation du trafic répond celle de la diversité des clientèles. La conteneurisation, très répandue dans le transport maritime, connaît un fort développement dans le transport fluvial et amène de nouveaux clients. Le coût d'une tonne transportée sur 350 km est de l'ordre de 15 euros par voie fluviale contre 27 euros par fer, et un peu plus encore par la route. Le transport fluvial constitue donc une solution intéressante tant sur le plan économique que sur le plan environnemental et nos clients s'y intéressent désormais aussi pour les courtes distances. Ainsi, la Communauté urbaine de Lille a été récemment récompensée pour son choix de transporter les déchets ménagers par voie fluviale sur un bref parcours. Enfin, le transport fluvial présente l'avantage déterminant de desservir sans dommages le centre des villes et des agglomérations.

Le transport fluvial fonctionne donc beaucoup mieux qu'auparavant. Sans doute a-t-il bénéficié de circonstances favorables, avec le Grenelle de l'environnement qui incite au recours au transfert modal, le plan de relance de l'économie ou encore la révision générale des politiques publiques.

J'en viens aux grands chantiers de Voies navigables de France. Le plus important est le canal Seine-Nord Europe. Ce canal de 106 km doit unir Cambrai à Compiègne, en supprimant le goulet d'étranglement qui nous empêche de relier notre pays aux 20 000 km de réseau européen de fleuves et de canaux. Le projet, qui nécessite un investissement de 4,2 milliards d'euros, sera mené à bien dans le cadre d'un partenariat public-privé. Sa réalisation pose naturellement un grand nombre de problèmes touchant l'environnement, la sécurité, voire la sûreté. Il sera en effet jalonné de plusieurs ponts canaux, dont l'un mesure plus d'un kilomètre – nous sommes plus habitués à voir les ponts transporter des trains ou des voitures que de l'eau... Quatre plateformes multimodales seront disposées le long de ce canal : une dans le Nord, deux dans la Somme et une dans l'Oise, toutes destinées à irriguer le territoire et à stimuler l'activité économique.

Je crains que tout le monde n'ait pas pris conscience de l'intérêt économique majeur de ce projet, en termes d'amélioration des liaisons européennes – l'Union européenne l'a du

reste retenu comme l'un de ses projets prioritaires –, de coût et de protection de l'environnement, puisqu'il permettra de soulager l'autoroute A1 de milliers de camions.

Le canal Seine-Nord Europe est donc le projet phare de VNF, qui en assure la maîtrise d'ouvrage, jusqu'au choix de l'un des deux opérateurs privés qui ont posé leur candidature. Nous avons mené l'ensemble des études nécessaires et le document technique a été validé. Nous attendons désormais la décision visant à engager le « dialogue compétitif » les deux candidats. Dès que nous aurons choisi l'un d'entre eux, nous lancerons les travaux qui dureront environ quatre ans.

Autre projet important, la liaison Saône-Moselle ou Saône-Rhin. Le Parlement, dans sa grande sagesse, a choisi de ciseler le texte du Grenelle concernant ce projet destiné à remplacer le projet Rhin-Rhône. VNF est chargé de préparer le grand débat public, qui aura lieu en 2012.

Quant au projet Bray-Nogent, il consiste à transformer une partie du bassin de Seine-Amont, qui connaît une intense activité fluviale, en voie à grand gabarit. Là encore, VNF est chargé de préparer le grand débat public, prévu en 2011.

Un autre chantier important, qui fera l'objet d'un partenariat public-privé, concerne la restauration de vingt-neuf barrages sur la Meuse, dont les trois quarts sont situés dans les Ardennes. Certains, très anciens, doivent être modernisés, essentiellement pour des raisons de sécurité.

Monsieur le Président, si vous m'y autorisez, je cède la parole à M. Thierry Duclaux pour apporter quelques précisions complémentaires.

M. Thierry Duclaux, directeur général de Voies navigables de France. Le contrat d'objectifs et de performance vise essentiellement à remettre le client et l'utilisateur au centre de la gestion et de la modernisation du réseau fluvial. La croissance continue du trafic, une bonne résistance à la crise et la diversification des marchandises transportées reflètent le dynamisme du secteur. Ce contrat invite également à se mettre en ordre de bataille pour atteindre les objectifs du Grenelle, soit relever la part modale des transports non routiers de 14 à 25 %, multiplier par deux le tonnage de marchandises transportées par voie fluviale à la sortie des grands ports maritimes, rénover le réseau magistral et réviser les grands projets.

Ces objectifs nous ont amenés à étudier les services à rendre sur chacune de nos voies navigables : horaires d'ouverture, services à proposer aux transporteurs, traitement des marchandises. La moitié du trafic provenant des ports maritimes, l'interface constitue un élément clé pour le développement du mode fluvial.

Au cours des dix dernières années, le transport fluvial a enregistré des gains de productivité considérables. Pour poursuivre dans cette voie, il faut moderniser les interfaces, car le prix de l'acheminement d'un container des quais du Havre à Gennevilliers se divise pour moitié entre le transport fluvial, et les prestations annexes – trajets terminaux, manutention des marchandises –. C'est la raison pour laquelle la stratégie de l'établissement intègre les aménagements portuaires, en particulier dans le projet Seine-Nord Europe.

Pour surmonter les handicaps et délivrer un bon niveau de service, il faut investir sur le réseau. Les investissements rendus possibles par le plan de relance, de l'ordre de

180 millions, permettront d'améliorer valablement la qualité du réseau et les professionnels se s'en sont d'ores et déjà déclarés satisfaits.

Nous avons concentré nos efforts sur les 2 000 km de voies à grand gabarit, essentielles pour le fret, ainsi que sur les 1000 kilomètres de voies à gabarit moindre qui leur sont associés. Pour le reste du réseau, dont la vocation est plus saisonnière, nous adapterons l'exploitation et la maintenance.

En vue d'optimiser l'utilisation des voies d'eau, il faut tout à la fois dynamiser la politique portuaire et permettre aux ports intérieurs de se regrouper et de se restructurer pour être plus dynamiques. Il faut également offrir aux transporteurs des aides à la création et à la modernisation des entreprises. S'il ne se crée pas des centaines d'entreprises chaque année, nous ne serons pas au rendez-vous de la croissance et il ne sera pas envisageable d'ouvrir le canal Seine-Nord Europe.

La batellerie artisanale n'était pas habituée à un tel rythme de régénération. Le tiers des bateliers partira en retraite dans les cinq ans. Cela constitue un handicap car le mode de transmission était jusqu'à présent traditionnel et familial, mais aussi une chance car cela pousse à imaginer de nouveaux modes de création et de transmission d'entreprise, comme le propose le contrat d'objectifs.

Le contrat d'objectifs vise à optimiser l'utilisation du domaine fluvial. Cela passe par la création d'installations portuaires, le développement d'animations en bord de voie d'eau sur les canaux touristiques et la valorisation de l'interface entre le fleuve – ou les canaux – et la ville. En Europe comme en France, force est de constater que les villes reviennent vers le fleuve, lequel, il y a seulement un siècle, représentait le cœur du commerce et des activités artisanales. À l'évidence, nous sommes en mesure de participer à cette dynamique.

L'exploitation du domaine rapporte à VNF une vingtaine de millions d'euros par an, et nous espérons aller plus loin. Si l'ensemble du domaine lui est transmis, et non plus seulement confié, l'établissement pourra adopter des modes de gestion plus performants et plus réactifs.

Enfin, nous proposons d'exploiter le potentiel hydroélectrique du réseau fluvial, y compris les chutes de faible hauteur – 1,50 mètre – comme le permettent les nouvelles technologies. Leur exploitation systématique permettrait d'augmenter les revenus de VNF et de lui procurer une source novatrice d'énergies renouvelables.

Ce que nous proposons représente un effort financier, dans le prolongement du plan de relance, en vue de la modernisation de l'ensemble des services de maintenance et d'exploitation. C'est une petite révolution dans un monde où les métiers n'avaient pas évolué depuis plusieurs décennies !

M. le président Christian Jacob. Merci. Nous en venons aux questions des orateurs des groupes.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il semble que le budget de VNF soit de l'ordre de 300 millions, dont environ 40 % proviennent de subventions de l'État et des collectivités territoriales. Compte tenu de la situation financière des uns et des autres, si demain ces 40 % se transforment en 20 %, voire en 10 %, comment compenserez-vous le manque à gagner ? Augmenterez-vous les péages ou les redevances ?

Quels moyens financiers VNF consacre-t-il à des actions en faveur de l'environnement et de la préservation de la biodiversité ?

L'article 29 de la loi Grenelle I, qui a trait aux continuités écologiques, prévoit la mise à l'étude, lors de la réfection d'un barrage, de l'aménagement des obstacles les plus significatifs pour la migration des poissons. Ce texte a été voté en 2009. En avez-vous tenu compte ? Combien de barrages sont-ils concernés ?

Enfin, les travaux du canal Seine-Nord Europe devaient débuter en 2009. Or, ils ne sont pas encore engagés. Quand commenceront ces travaux et quelle sera leur durée ?

M. Stéphane Demilly. Je soutiens activement le projet de canal Seine-Nord Europe, que je considère comme prioritaire, aux niveaux européen, national et régional. Appartenant au réseau central européen, il donne accès à sept ports maritimes de la rangée nord-européenne et relie les bassins de la Seine et de l'Oise à 20 000 km de voies européennes à grand gabarit. Ce projet, le cinquième en Europe, a bénéficié en décembre 2008 d'une subvention de l'Union européenne de 420 millions d'euros.

Au plan national, il renforce la compétitivité de trois grands ports maritimes - Le Havre, Rouen et Dunkerque -, offre une structure logistique au port de Paris et permet le report modal de 10 milliards de tonnes-kilomètre au nord de la France et de l'Europe. Il constitue un élément moteur du plan de relance et du Grenelle de l'environnement.

À l'échelle de la région, il offre aux entreprises un regain de compétitivité en leur permettant de développer leurs activités le long des quatre plateformes multimodales. Sa construction va générer plus de 10 000 emplois, et, lorsqu'il sera mis en service, près de 20 000 par le biais des activités logistiques et industrielles des plateformes et des fonctions annexes issues du contrat de partenariat.

Cependant, la réalisation du canal Seine-Nord Europe suscite encore nombre d'interrogations, et, parfois, d'arrière-pensées plus ou moins bienveillantes. Certains se demandent même s'il sera mené à bien, - à l'instar de ces élus de Picardie qui m'ont fait part de leurs doutes vendredi dernier, au cours d'un séminaire sur les créations d'emplois liées à la construction du canal. Votre audition de ce matin donne une excellente occasion de clarifier les choses et de lever toute ambiguïté. À cet effet, quelques questions très simples : quand, combien, avec qui et comment ? Quand commencera le chantier de construction ? À quelle date l'ouvrage sera-t-il mis en service ? Quel est le coût prévisionnel stabilisé du projet ? Le plan de financement est-il bouclé avec les régions, les départements et les autres partenaires ? J'ai lu dans la presse régionale de Picardie que les investisseurs privés censés y répondre se retireraient du projet. Vont-ils au moins répondre à la consultation ? Enfin, les acteurs locaux seront-ils associés au pilotage et à la gestion des plateformes multimodales et sous quel statut juridique ?

Mme Françoise Branget. Voies navigables de France est une « vieille dame » qui vient à peine de se réveiller. (*sourires*) Notre pays avait oublié son potentiel fluvial et son réseau est trop longtemps resté sans entretien. Comment VNF compte-t-il accompagner les projets Saône-Moselle ou Saône-Rhin, sachant que les régions concernées, l'Alsace et la Franche Comté, en attendent des résultats concrets ? Selon différentes études, à l'horizon 2025, les marchandises transportées devraient atteindre 15 millions de tonnes sur le couloir Seine-Nord, 15 millions de tonnes sur l'axe Saône-Moselle et 19 millions de tonnes sur l'axe Rhin-Rhône. Par ailleurs, la conjoncture étant peu favorable aux grands projets

d'infrastructures, des reports dans le calendrier de réalisation sont-ils à craindre, comme c'est déjà le cas pour le projet Seine-Nord ? Ne peut-on envisager d'autres sources de financement que les budgets de l'État et de l'Union européenne ?

M. Alain Gest. Une part non négligeable du budget de VNF provient des recettes de la taxe hydraulique, ainsi que des subventions de l'État et des collectivités territoriales. Je ne peux que me féliciter des nombreux accords passés avec les régions. La Bourgogne, par exemple, a décidé de s'intéresser à ses canaux, et les régions concernées par le projet Seine-Nord se sont engagées dans le financement d'une partie de l'investissement. Aucune région n'a exprimé le souhait de se retirer.

L'État participe à ce financement. L'audit dont nous avons été l'objet, au même titre que l'ensemble des établissements publics dans le cadre de la RGPP, a conclu à la nécessité d'augmenter les investissements, pour mettre à niveau les réseaux de canaux qui connaissent un trafic important. Bien que le contrat d'objectifs ne soit pas définitivement signé, nous pouvons compter sur l'augmentation des moyens accordés par l'État.

La taxe hydraulique représente bien un élément d'ajustement, sachant que nos recettes proviennent essentiellement des redevances payées par EDF.

Les péages procurent des recettes très modestes pour VNF, souvent difficiles à majorer. Ainsi, cette année, compte tenu des circonstances particulières qu'a connues la batellerie, nous avons décidé de ne pas augmenter le prix des péages.

S'agissant, monsieur Chanteguet, de l'aménagement des obstacles, sachez que toute réfection de barrage prévoit désormais une passe à poissons. VNF reçoit pour ces travaux l'aide des agences de l'eau et la protection de l'environnement fait désormais partie intégrante de nos missions.

La participation de l'Europe à la réalisation du canal Seine-Nord s'élève à 420 millions d'euros pour l'ensemble du projet, dont 333 millions affectés au canal lui-même, le reste étant destiné à moderniser les ouvrages de liaison avec l'ensemble du réseau européen.

Au poste que j'occupe, je ne peux pas imaginer que cette liaison ne se fasse pas. Cette opération, projet phare de la loi Grenelle – que la quasi-totalité d'entre vous a adoptée –, est soutenue au plus haut niveau de l'État. Depuis dix-huit mois, l'intérêt des pouvoirs publics pour le transport fluvial s'est considérablement accru. Depuis sa création à Béthune en 1991, VNF n'avait pas vu un seul ministre se rendre à son siège social ! Aujourd'hui nous avons réparé cet oubli. Je ne vois pas de raison objective de vous répondre autrement que oui, ce canal se fera. La question est de savoir quand. En 2003, un comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire en a lancé le principe. Depuis cette date, nous avons franchi plusieurs étapes clés. Nous avons réussi à convaincre l'Europe qu'il s'agissait d'un projet majeur, au point qu'il figure dans les cinq projets européens retenus dans le domaine des transports. Ensuite, après de nombreux dialogues avec les intervenants locaux, nous avons réalisé l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique datant de septembre 2008. En mars 2009, nous avons signé un protocole d'accord avec les trois régions concernées – Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Ile-de-France – et lancé l'appel à candidatures aux partenaires privés. En juin, nous retenions deux candidats, les groupes Vinci et Bouygues. Depuis, nous avons travaillé à la préparation du document technique qui servira de base au dialogue compétitif.

Si le dialogue compétitif n'a pas encore été engagé, c'est que nous en sommes à la phase de bouclage du plan de financement. À la participation européenne de 333 millions d'euros, doivent être ajoutés les 900 millions de l'État, *via* l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) – la décision vient d'être prise par le Premier ministre –, ainsi que des partenariats prévus avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, lesquelles ont conclu une convention en ce sens en mars 2009. Les discussions avec les régions se déroulent dans un excellent climat et aucune ne remet en cause sa participation. Le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie, monsieur Demilly, sont sur le point d'achever le dialogue sur la gouvernance des plateformes multimodales, lesquelles ont été financièrement exclues du partenariat public-privé. S'agissant du Port autonome de Paris et des ports du Havre et de Rouen, qui eux aussi apporteront leur participation, la négociation est en voie d'achèvement. Seule n'a pas été finalisée la participation des départements de la région parisienne, et c'est la raison pour laquelle l'État n'a pas encore lancé le dialogue compétitif. Voilà où nous en sommes. J'ai bon espoir que les choses se décantent très rapidement et que nous lancions sans délai un dialogue compétitif, qui, il faut le savoir, durera vingt et un mois.

Monsieur Chanteguet, les travaux dureront quatre ans. Il n'avait jamais été question de les lancer en 2009. C'est le dialogue compétitif qui devait débiter l'année dernière et j'admets que nous avons pris six mois de retard. Si tout se déroule normalement, le canal devrait être opérationnel à la fin du premier semestre 2016.

En ce qui concerne sa gouvernance, le canal Seine-Nord Europe sera une structure juridique dont la majorité sera détenue par les collectivités territoriales ayant participé à son financement.

M. Thierry Duclaux. Nous ne disposons d'aucun décompte satisfaisant des investissements en matière d'environnement, car beaucoup de nos travaux relèvent de problématiques à la fois techniques et environnementales. Sur ce plan, notre comptabilité analytique est perfectible. À titre d'exemple, lorsque nous restaurons des berges, nous le faisons pour moitié sous forme végétale afin de permettre aux poissons de frayer. Il serait complexe d'en calculer le surcoût. Nous avons développé des éléments difficilement traduisibles sur le plan monétaire, comme la labellisation et la certification de la plupart de nos activités sous l'angle environnemental. En matière de dragage, nous avons mis en place une certification visant à rendre obligatoires les analyses préalables au traitement des dépôts. Cette opération, qui coûte 27 millions d'euros par an, est à la fois environnementale et technique.

En matière de continuité écologique, compte tenu des enjeux, nous concentrons l'essentiel de l'effort sur la reconstruction de barrages sur l'axe Seine aval. Ce domaine amène à croiser les priorités des agences de l'eau avec nos exigences techniques. Il s'agit d'un programme important pour les dix années à venir, dont le coût s'élève à près de 60 millions d'euros. Outre la réfection des barrages de Seine aval, le contrat d'objectifs et de performance prévoit pour les prochaines années le remplacement de plusieurs barrages sur la Moselle et la Saône et de vingt-neuf barrages sur les bassins de l'Aisne et de la Meuse ainsi que le traitement de la Marne amont.

La gestion et la qualité de l'eau sont une autre préoccupation importante de l'établissement. Grâce au plan de relance, nous équipons le réseau en outils de mesure destinés à mieux connaître la qualité et la quantité d'eau à gérer, ce qui permet de progresser, tant au niveau qualitatif que quantitatif. Dans certains secteurs, nous agissons encore un peu à

l'aveugle. Si nous voulons devenir de bons gestionnaires de l'eau, nous devons disposer d'outils de mesure fiables.

S'agissant de la liaison Saône-Moselle ou Saône-Rhin, le débat public doit débiter avant la fin 2012. Jusqu'à présent, les études ont été menées de façon séparée. Notre démarche consiste donc à mettre à niveau l'ensemble du périmètre afin d'établir les comparaisons les plus objectives possibles. Nous devons être en possession de tous les éléments de réponse avant d'aborder le débat public. Un premier comité technique en débitera à la rentrée prochaine, sous l'égide du préfet de la région Lorraine, qui a été nommé préfet coordonnateur. Compte tenu de la masse des études qui restent à mener, l'horizon 2012 semble très proche...

M. Alain Gest. Sur ce dossier, nous n'en sommes pas au stade de la réalisation, et je le regrette, mais je puis vous indiquer que le tracé Saône-Moselle représente à lui seul plus de 200 km, soit le double de l'axe Seine-Nord, avec une topographie beaucoup plus compliquée, pour un coût de 8 à 10 milliards d'euros.

M. Didier Gonzales. Voies navigables de France est propriétaire de passerelles qui pourraient être empruntées par les populations locales. Envisagez-vous de les mettre à la disposition du public ou d'aider les collectivités qui souhaitent les rendre accessibles ? La petite commune d'Ablon-sur-Seine voudrait rendre franchissable une telle passerelle, mais elle n'a pas les moyens de l'entretenir. En l'aidant, VNF en sortirait grandi et pourrait prétendre s'appeler « VNFF : Voies navigables et franchissables de France ». (*sourires*)

Mme Geneviève Gaillard. Quelle est la part des substances pétrolières et chimiques dans l'augmentation constante du trafic fluvial ? L'accroissement d'un tel trafic expose-t-il à des risques accrus de collisions ? L'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie de navigation vous paraît-il suffisant pour préserver la sécurité ?

Mme Christine Marin. Lundi prochain, M. Verdeaux, qui a été nommé « Monsieur Sambre », remettra un rapport officiel qui intéresse tout particulièrement notre région. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

Qu'en est-il du projet de port touristique d'Haumont ?

Serait-il possible de rétablir le transport fluvial de marchandises dans notre secteur, sachant que l'entreprise AGC, à Boussois, est prête à transporter des conteneurs sur des barges plates ?

Je suis heureuse de saluer la présence de M. Papinutti, dont l'aide nous a été précieuse.

M. Joël Giraud. Nombre de collectivités territoriales s'intéressent aux voies navigables. Ainsi, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est-elle portée candidate pour le transfert des ports d'Arles et du Pontet. Sur la base d'arguments juridiques, l'État vient de lui opposer un refus. Le transfert du canal d'Arles à Fos, également attendu par la région, pourrait-il être opéré, et sur quel périmètre ?

Je m'interroge sur les investissements réalisables d'ici à la fin de la concession, en 2023. La chambre de commerce et d'industrie et la Compagnie nationale du Rhône, qui connaissent des problèmes majeurs, pourront-elles réaliser ces investissements dans le respect

du calendrier ? Peut-on prévoir la reprise des amortissements et autoriser la CCI à emprunter ?

M. Jacques Le Nay. Quels sont les différents éléments pris en compte dans le calcul comparatif des coûts de transport ? Par exemple, l'octroi de subventions est-il pris en compte ? Quels sont les principaux postes d'économies dans le domaine de la maintenance ? Quels sont les dispositifs mis en place pour lutter contre les pollutions liées au transport fluvial ? Quelles sont les principales difficultés rencontrées dans la réalisation des nouveaux projets de desserte fluviale ? Pouvez-vous en établir la hiérarchie, sachant que ces difficultés sont liées tout à la fois à la maîtrise foncière, à l'activité agricole, aux recherches archéologiques, à la biodiversité, à la gestion de l'eau et à la gestion halieutique ?

M. Philippe Plisson. Alors qu'est à l'étude la possibilité de mettre en place une navette fluviale sur l'estuaire de la Gironde pour rejoindre Bordeaux, l'estuaire ne fait-il pas partie des voies navigables que vous gérez, ce qui le prive de votre soutien. Quelle en est la raison ?

Aux Églisottes, un particulier se bat pour installer une centrale électrique sur les ruines d'une ancienne usine de pâte à papier située sur la Dronne, au barrage de Monfourat. VNF peut-il soutenir ce projet ?

M. François-Michel Gonnot. La participation de l'Union européenne au projet Seine-Nord, de 333 millions d'euros, contredit le chiffre de 420 millions d'euros annoncé en janvier 2008. Où sont passés les 90 millions manquants ? Confirmez-vous la baisse de la participation de l'Union européenne ? Qu'en est-il du financement par les conseils généraux d'Île-de-France ? Les groupes Vinci et Bouygues sont-ils toujours candidats au dialogue compétitif ? S'il n'y a plus qu'un seul candidat, nous ne pourrions plus parler de dialogue !

M. Christophe Bouillon. Nous nous réjouissons de l'augmentation du trafic fluvial car ce mode permet de réduire les émissions de gaz à effets de serre. Le coût moyen de transport de 15 euros la tonne, que vous avez cité, prend-t-il en compte les investissements et les besoins de financement futurs ? Le choix du transport fluvial par les chargeurs intègre-t-il la variable du temps de transport ?

Je confirme l'intérêt des élus normands pour le canal Seine-Nord Europe, tant au regard de son attractivité économique pour les ports de Rouen et du Havre que de l'environnement. Le projet Seine-Nord va créer de nombreux emplois. Qu'entendez-vous faire en matière de formation, en collaboration avec les régions ?

Quelle est la contribution de VNF au projet du Grand Paris ?

Quelles sont vos relations avec le monde de la batellerie ?

Vous avez évoqué les liens qui existent entre les villes et leur fleuve. Entendez-vous favoriser le transport de passagers et le tourisme fluvial ?

M. Jean-Claude Bouchet. Vous avez indiqué que le projet Seine-Nord supprimerait des milliers de camions sur l'A1. Je rappelle que 80 % des marchandises transportées en France sont acheminées en camion et ne pourront faire l'objet d'un transfert intermodal. Selon vous, le transfert modal signifie-t-il plutôt le passage vers les voies navigables du transport ferré ou du transport routier ?

L'objectif de VNF est de doubler le réseau au départ des grands ports maritimes, mais existe-t-il des projets de création de nouveaux ports fluviaux ou de modernisation des ports existants ?

Au-delà de combien de kilomètres transportés le transport fluvial est-il rentable ?

Un maillage des voies d'eau est-il prévu entre l'Europe du Nord et celle du Sud ?

M. Albert Facon. Je partage l'inquiétude de mon collègue Demilly concernant le projet Seine-Nord Europe, et je ne suis pas du tout certain, pour ma part, qu'il sera achevé en 2016.

J'ai assuré la présidence de Dourges-Delta 3, plateforme trimodale de 300 hectares, située à vingt kilomètres des quatre plateformes prévues dans le projet Seine-Nord. Ne pourrait-on en faire la cinquième plateforme, car elle fonctionne très bien ?

Sur le bassin minier des Houillères, sur lequel nous avons en 1965 réalisé le canal à grand gabarit, neuf hectares plantés d'essences nobles sont encore disponibles. Comment procéder pour récupérer ce terrain au profit des collectivités locales ?

M. Yanick Paternotte. Je partage les propos de Stéphane Demilly concernant le projet Seine-Nord Europe.

La loi Grenelle I incite au développement des plateformes multimodales. Qu'en est-il pour les quatre plateformes prévues sur le canal ? À ma connaissance, ni Fret SNCF ni RFF n'ont de vision stratégique sur ce dossier. Des discussions sont-elles en cours ? La localisation de ces plateformes est-elle liée à une opportunité foncière ou le fruit d'une stratégie, du fait de la présence de la route et du fer ?

M. Jean-Luc Pérat. Vous dites, monsieur Gest, vouloir recentrer vos priorités. Je reviens pour ma part sur le réseau secondaire et sur votre responsabilité dans la reconquête de ce réseau, en partenariat avec les territoires concernés. Je milite depuis des années pour la reconquête du canal de la Sambre, aujourd'hui bloqué par le problème des ponts canaux de Maquigny et de Vadencourt. Je me réjouis de la nomination de M. Verdeaux et je remercie M. Papinutti qui fut, au ministère, particulièrement attentif à nos préoccupations. Quelles que soient leur sensibilité politique, les élus du Nord et de la Picardie ont montré qu'ils étaient prêts à se mobiliser. Pourquoi ne pas reconstruire les deux ponts canaux en mutualisant les financements entre la région Nord-Pas-de-Calais et le département de l'Aisne, avec le soutien de la région Picardie ?

Le nouveau contrat d'objectifs et de performance 2010-2013 passé entre l'État et VNF, si l'on en croit le document que vous nous avez transmis, devrait contribuer à la performance économique de la filière fluviale, à la politique de développement durable, à la gestion de la ressource en eau et à la préservation de la biodiversité - en rétablissant notamment les continuités écologiques -, au maintien de la biodiversité et au développement de la valeur ajoutée des voies navigables au service des territoires desservis. VNF y est présenté comme un établissement exemplaire. C'est un défi ambitieux, mais entre l'intention et la réalisation, il y a parfois un monde, et nous aimerions des actes concrets. Dans notre territoire, contigu à la Belgique et au bassin parisien, les voies d'eau constituent des enjeux majeurs pour le tourisme fluvial, l'activité économique et la biodiversité. La ville d'Haumont

a obtenu un prix pour son projet de port fluvial et la reconquête d'une friche industrielle. Je vous remercie de nous faire une réponse rassurante, en attendant vos engagements !

M. Jean-Marie Sermier. La relation entre le département du Jura et ses voies d'eau se résume à quarante ans de batailles. Si l'abandon du « grand canal » a apporté un certain apaisement, il ne fait aucun doute que le débat resurgira dans les années à venir. Les difficultés de VNF dans ce département ne sont-elles pas dues à un manque de concertation et d'explications ? Pourquoi VNF ne réunirait-il pas, une fois par an, l'ensemble des partenaires – élus, riverains, transporteurs, pêcheurs – pour faire le point sur les réalisations de l'année et les projets ? Ainsi, les associations de pêche de mon département ignorent quels sont vos projets concernant le « petit canal » du Rhône au Rhin.

M. Frédéric Cuvillier. Je souhaite évoquer les effets collatéraux de projets comme le canal Seine-Nord. Souvent, les services de l'État ne sont pas adaptés aux enjeux que représentent, pour les régions concernées, des chantiers de cette envergure. Pendant les quatre ans que dureront les travaux, les services chargés des fouilles préventives seront totalement mobilisés à leur profit, au risque de priver les autres projets régionaux de techniciens et d'archéologues qualifiés. Les services de l'État devraient prévoir des mesures d'accompagnement et procéder éventuellement à des recrutements.

M. Raymond Durand. Monsieur Gest, vous n'avez pas évoqué l'aménagement du Rhône, de Marseille à Lyon. Des travaux sont-ils prévus, sachant que les écluses situées sur cette partie du fleuve sont défectueuses ? Dans la région lyonnaise, les plateformes sont saturées par les conteneurs. Leur amélioration est-elle envisagée, compte tenu de la saturation de nos voies ferrées et autoroutières ?

Enfin, quelle relation entretient VNF avec la Compagnie nationale du Rhône ?

M. André Vézinhet. S'il est un projet qui nous tient à cœur dans le département de l'Hérault et la région Languedoc-Roussillon, c'est bien celui du canal du Rhône à Sète. Cet ouvrage permettrait de soulager l'emprise du couloir rhodanien par le fret autoroutier et ouvrirait aux transporteurs les autoroutes de la mer. Où en est ce projet et quels sont les délais prévus pour sa réalisation ?

M. Alain Gest. Je vous remercie, chers collègues, pour l'intérêt que vous manifestez au transport fluvial et pour la précision de vos questions.

J'indique à Philippe Plisson que nous ne sommes pas en mesure de répondre à la question très locale qu'il nous a posée. S'il m'y autorise, nous lui transmettrons une réponse écrite.

J'indique à François-Michel Gonnot que le financement européen du projet Seine-Nord Europe s'élève effectivement à 420 millions, dont 333 millions destinés à la réalisation du canal lui-même et 90 millions à la modernisation des ouvrages situés sur la liaison entre le canal et le réseau européen. Cette somme n'a donc pas disparu.

S'agissant des candidats au partenariat public-privé, les deux groupes qui se sont manifestés sont toujours candidats, en dépit des informations diffusées dans la presse locale. Les équipes attendent le lancement du dialogue compétitif pour entrer dans le vif du sujet.

En Île-de-France, la négociation, qui vient d'être confiée au préfet de la région, se poursuit avec les conseils généraux directement ou indirectement concernés par les retombées

économiques que les études ont fait valoir. Le département des Hauts-de-Seine vient de donner son accord.

À Albert Facon, qui demande d'inclure la plateforme multimodale de Dourges dans le projet Seine-Nord Europe, je répondrai que cela n'est pas possible car elle ne se situe pas sur le tracé du canal, contrairement aux quatre plateformes prévues. Cela vaut également pour Longueil dans l'Oise, qui n'entre pas davantage dans le tracé du canal.

Au demeurant, s'agissant du trafic de marchandises, nous souhaitons faire mieux que Dourges, dont l'incontestable réussite économique est due pour 95 % au trafic routier. Si nous réalisons des plateformes bord à canal sur le canal Seine-Nord, c'est pour favoriser les activités susceptibles de générer du trafic fluvial. Tel est le cas des quatre plateformes, dont les recettes contribueront au remboursement du partenaire privé qui réalisera les travaux. La plateforme de Marquion, quant à elle, sera « quadrimodale » puisqu'elle bénéficiera de la réaffectation de la piste d'aviation de Cambrai. En outre, le président de la région Nord-Pas-de-Calais se montre favorable à la réalisation d'un barreau ferroviaire.

Pour ce qui concerne le canal de la Sambre, qui intéresse plusieurs de nos collègues, je répondrai de la façon la plus sincère possible. La décision de fermer ce canal a été prise pour des raisons de sécurité, à une époque où le trafic se limitait à 700 bateaux par an. Selon différents rapports, les travaux de réfection atteindraient environ 12 millions d'euros. Nous étudions actuellement avec les partenaires concernés un plan de financement des travaux nécessaires pour remettre en activité ce canal, mais je répète que VNF ne pourra financer la totalité de l'investissement, d'autant que l'État demande d'orienter en priorité nos investissements vers les canaux qui connaissent un trafic important de marchandises et, dans une moindre mesure, de tourisme fluvial. J'ajoute que VNF doit gérer des années d'insuffisance d'investissements sur les réseaux.

Monsieur Sermier, je ne suis pas du tout hostile, à titre personnel, à l'idée que, chaque année, les directions locales organisent une réunion avec l'ensemble des partenaires concernés. Au reste, si le Gouvernement a souhaité qu'un élu préside le conseil d'administration de VNF, c'est pour favoriser la relation avec les élus.

En ce qui concerne les fouilles préventives, monsieur Cuvillier, nous avons demandé à l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) de concentrer ses efforts en direction de ce qui est actuellement le plus grand chantier de fouilles en Europe. Je vous rappelle aussi que nous avons ouvert le marché des fouilles archéologiques préventives et que l'INRAP n'est plus le seul intervenant capable de les réaliser.

Monsieur Vézinhet, un aménagement progressif du canal de Rhône à Sète est prévu d'ici à 2018. La déclaration d'utilité publique a été publiée. Nous allons donc procéder à l'aménagement de ce canal, très intéressant pour le tourisme fluvial comme pour le trafic de marchandises. Ce projet correspond pleinement aux orientations actuelles de VNF.

Mme Geneviève Gaillard s'inquiète de l'augmentation de la part du transport de produits pétroliers dans le trafic fluvial. Celle-ci augmente, c'est un fait, mais beaucoup moins que celle des déchets de la métallurgie et des produits agricoles.

Il est vrai, monsieur Gonzales, que certaines passerelles, pourtant réservées aux services fluviaux, sont utilisées par les riverains. C'est une tradition qui pose de graves

problèmes de sécurité à VNF, qui n'a pas pour mission de favoriser le franchissement des fleuves, des canaux et des rivières.

M. Thierry Duclaux. Dans la période 1997-2007, nous avons enregistré une croissance de 60 % des tonnages de produits chimiques transportés par voie fluviale. Cette évolution est due à la sécurité du transport par voie d'eau, dans la mesure où une barge peut transporter jusqu'à 2 000 tonnes de marchandises. Il est à l'évidence plus facile de sécuriser un bateau de 2 000 tonnes qu'une centaine de camions. Ce transport est en outre organisé par de grandes compagnies, qui, compte tenu de la valeur de la marchandise, sont capables de former des équipages à ce type d'activité de transport. Les voies d'eau à grand gabarit sont concurrentielles, car elles offrent, à des coûts comparables, une grande sécurité. Nous n'avons pas noté d'insuffisances pour ce type de transport soumis à des aléas conjoncturels. Quoi qu'il en soit, le développement de ce secteur est inéluctable.

Le transport par voie d'eau n'est pas compétitif seulement pour les longues distances. En effet, sa rentabilité dépend d'abord de la quantité transportée, de la régularité des trajets et des installations industrielles « bord à voie d'eau ». La politique de VNF auprès des entreprises vise à favoriser ces installations et à fidéliser la clientèle. Nous avons signé des conventions, par le biais de contrats pluriannuels, avec les dix grandes entreprises qui, en France, réalisent 40 % du transport fluvial. Cependant qu'elles s'engagent à alimenter les trafics, nous améliorons l'interface entre les installations industrielles et la voie d'eau.

Nous demandons aussi aux entreprises de s'engager en faveur de la formation. Jadis formés par leurs parents, les apprentis bateliers ont aujourd'hui beaucoup de mal à trouver un premier embarquement. Pour y remédier, nous incitons les grandes flottes industrielles à accueillir de nouveaux apprentis.

J'en viens aux liens de VNF avec la CNR et RFF. Nous n'avons pas de liens institutionnels avec la Compagnie nationale du Rhône (CNR), mais il se trouve que le président du directoire de CNR est membre du conseil d'administration de VNF et en a même été le président intérimaire. VNF joue sur le Rhône un rôle de régulation globale du trafic, laissant à la CNR les interventions sur les ports et les écluses.

Avec RFF, nous développons de nouvelles interfaces entre transports ferroviaire et fluvial. À la différence de la voie ferrée, la voie d'eau traverse facilement la capitale. Prenon l'exemple de l'approvisionnement de Paris en granulats : certains lots arrivent par chemin de fer jusqu'en bord de Seine où ils sont (re)traités pour être réexpédiés dans Paris même par voie fluviale. Voilà un exemple de complémentarité. Cela suppose que RFF remette en service une partie du réseau abandonné. De telles initiatives sont de plus en plus nombreuses, et le canal Seine-Nord Europe a été l'occasion d'un travail commun.

J'en viens aux ports, à leur modernisation, à leur décentralisation, et à notre rôle dans le Grand Paris. La décentralisation des ports est naturellement possible, encore faut-il savoir exactement ce qu'est un port et où sont ses limites. Certaines de nos concessions sont également situées en zones logistiques qui englobent des activités autres que le traitement de marchandises. Ces situations sont nouvelles et doivent être examinées au cas par cas. Il semble que les ports situés sur le Rhône connaissent des difficultés liées au fort courant et au débit particulièrement important de ce fleuve.

Les fins de concession posent toujours problème. En fin de concession, quand il est nécessaire de faire des investissements pour satisfaire une demande économique, il faut

trouver du « sur-mesure ». Cela est difficile, mais pas impossible. Soit on peut mettre fin à la concession et la relancer, soit des engagements différents de ceux qui régissent la concession jusqu'à son terme peuvent être pris, les risques étant partagés entre le concessionnaire et le concédant – comme à Mulhouse. Chaque cas doit être traité de façon particulière. Dans le passé, on n'a pas toujours pris soin de définir des formules adaptées, mais sans doute était-ce dû au fait que le trafic ne se développait pas aussi fortement qu'aujourd'hui.

Nous avons participé aux travaux préparatoires au Grand Paris par le biais du développement du trafic fluvial sur la Seine et l'Oise, ainsi que dans le cadre du Conseil de coordination interportuaire de la Seine qui réunit les ports du Havre, de Rouen, de Paris, VNF et RFF autour de la question du traitement des marchandises.

Comme l'a indiqué le président Gest, l'usage des passerelles par des particuliers pose de graves problèmes de sécurité, comme en témoigne hélas l'accident mortel qui s'est produit il y a quinze jours dans la région lyonnaise. Les personnes qui utilisent ces installations ne savent pas toujours que la voie navigable est un milieu dangereux, en dépit de son apparence « sympathique ». Nous sommes particulièrement attentifs à la sécurisation de ces installations, dont nous partageons la gestion avec les collectivités locales.

Plus de dix millions de passagers sont transportées chaque année et le secteur enregistre un taux de croissance à deux chiffres. Globalement le tourisme fluvial croît, lui, de près de 5 % par an. Un autre secteur se porte très bien depuis cinq ans : celui de la croisière fluviale, qui enregistre lui aussi une croissance à deux chiffres, le plus grand croisiériste européen est français. En matière de transport de passagers en zone urbaine, nous n'intervenons que pour faciliter l'accostage. Du reste, il est rare que le trajet du domicile-travail s'effectue par voie d'eau ; il faut pour cela des configurations particulières que l'on peut trouver à Venise ou dans l'Europe du Nord, bien plus rarement dans les villes où le centre est situé très loin des berges.

M. Nicolas Bour, chargé du projet Seine-Nord Europe. La localisation des quatre plateformes prévues sur le tracé du canal a été décidée en 1993, dans le cadre d'un débat public qui avait souligné la nécessité de relier l'agglomération de Cambrai et la nouvelle infrastructure. La localisation de la plateforme de Marquion fut décidée au début 2005. VNF et l'État ont mis en place quatre groupes de travail distincts : le premier dans le Nord-Pas-de-Calais, qui a retenu la plateforme de Cambrai-Marquion ; le deuxième dans l'Oise, qui a choisi le site de Noyon, et les deux derniers dans la Somme, qui ont retenu les sites de Nesle - déjà centre agro-industriel - et de Péronne, à mi-chemin entre Saint-Quentin et Amiens. S'agissant de ces plateformes, qui ont fait l'objet d'une enquête publique, nous continuons à dialoguer avec les collectivités territoriales sur la question de leur gouvernance.

Les coûts indiqués dans le dossier qui vous a été remis sont les coûts de production directs, c'est-à-dire les coûts techniques de transport. L'écart constaté entre le coût du transport par voie d'eau à grand gabarit et celui des autres modes de transport permet de dégager une marge, laquelle rend possible l'introduction d'un péage. C'est l'une des spécificités du canal Seine-Nord, car peu de péages existent actuellement sur les voies d'eau, sauf sur le canal du Nord, qui était soumis à un péage d'infrastructures. Avec nos partenaires flamands et wallons, nous avons mis au point une tarification pour l'ensemble de l'axe, qui va de Conflans à Gand, en vue de rembourser l'essentiel du préfinancement consenti par les partenaires privés. Le transport par voie d'eau obéit à un modèle économique qui permet de dégager une partie importante du financement de l'infrastructure.

M. le président Christian Jacob. Je vous remercie, messieurs, pour la précision de vos réponses. Si j'en juge par la durée et le contenu de cette audition, il me semble que nous pourrions désormais recevoir avec profit les représentants de VNF une ou deux fois par an.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 30 juin 2010 à 9 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Philippe Boënnec, M. Jean-Claude Bouchet, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Frédéric Cuvillier, M. Stéphane Demilly, M. Raymond Durand, M. Albert Facon, M. Yannick Favennec, M. Daniel Fidelin, M. André Flajolet, Mme Geneviève Gaillard, M. Alain Gest, M. Joël Giraud, M. François-Michel Gonnot, M. Didier Gonzales, M. François Grosdidier, M. Jacques Houssin, M. Christian Jacob, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Thierry Lazaro, M. Jacques Le Nay, M. Bernard Lesterlin, M. Jean-Pierre Marcon, Mme Christine Marin, M. Philippe Martin, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, M. Jean-Luc Pérat, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, Mme Françoise de Salvador, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier, M. André Vézinhet

Excusés. - M. Jean-Yves Besselat, M. Arnaud Montebourg, M. Christian Patria

Assistait également à la réunion. - M. Arnaud Richard