

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

En application de l'article 13 de la Constitution :

- audition, ouverte à la presse, de M. Alain Gest, président du conseil d'administration de Voies navigables de France, dont le renouvellement du mandat est envisagé par le Président de la République..... 2
- Vote sur la nomination de M. Alain Gest 6

Mercredi
1^{er} février 2012
Séance de 11 heures 30

Compte rendu n° 22

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

**Présidence de
M. Serge Grouard**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu, en application de l'article 13 de la Constitution, **M. Alain Gest, président du conseil d'administration de *Voies navigables de France*, dont le renouvellement du mandat est envisagé par le Président de la République.**

◇

◇ ◇

M. le président Serge Grouard. Le Président de la République a envisagé, le 30 novembre, de renouveler le mandat d'Alain Gest à la présidence du conseil d'administration de *Voies navigables de France* (VNF). Par conséquent, il nous revient de procéder à son audition en application de l'article 13 de la Constitution et à la demande du Premier ministre. Nous nous prononcerons ensuite sur sa candidature par un vote à bulletin secret.

M. Alain Gest, président du conseil d'administration de *Voies navigables de France* (VNF). J'ai été nommé pour trois ans, le 3 février 2009, à la présidence du conseil d'administration de VNF. La procédure de renouvellement a été engagée il y a deux mois et demi, avant que le Président de la République n'annonce que, dans les mois précédant l'élection présidentielle, il renoncerait à toute nomination à la tête d'un organisme public. Le conseil d'administration s'est prononcé à l'unanimité en faveur de ma candidature, présentée par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

La présidence du conseil d'administration n'étant pas une fonction exécutive, je suis accompagné de M^{me} Nathalie Augereau, directrice du cabinet du président et de la direction générale de VNF. Le cas échéant, elle notera vos questions relatives à la gestion quotidienne afin d'y répondre ultérieurement. C'est en effet à la direction générale que cette gestion incombe, le conseil d'administration se bornant à la définition de la stratégie de l'établissement.

En 2009, le Gouvernement avait fixé quatre objectifs à VNF : augmenter le trafic et notamment celui des marchandises ; améliorer la qualité du réseau, s'agissant aussi bien des infrastructures et du service que de l'adaptation à l'accroissement du trafic ; conforter notre organisation et la faire évoluer ; enfin, poursuivre les grands chantiers qui venaient d'être lancés ou qui étaient en passe de l'être.

À ce jour, VNF est un établissement public industriel et commercial sous tutelle du ministère de l'écologie. S'il emploie 380 salariés de statut privé, 4 400 agents de l'État sont mis à sa disposition. Grâce à la loi que vous avez votée, et que le Sénat vient d'adopter à l'unanimité, ceux-ci seront intégrés à ce qui deviendra, le 1^{er} janvier 2013, un établissement public administratif. Un de nos grands chantiers de l'année sera donc de faire passer notre effectif de 400 à 5 000 personnes, ce qui suppose de concilier les statuts et de faire évoluer les habitudes de travail.

L'année 2011 aura été exceptionnelle : elle a vu en effet le lancement du dialogue compétitif de *Seine-Nord Europe*, le vote par l'Assemblée nationale de la loi modifiant notre organisation, la signature avec le ministère du contrat d'objectifs et de performance, et l'augmentation de nos moyens financiers. Demain, il appartiendra au président du conseil

d'administration de mettre en œuvre le projet qui justifiait la réorganisation : le plan « *Voies navigables 2013 – relance pour la voie d'eau* ».

Ce projet comporte trois axes : développer le trafic fluvial en favorisant le report modal, assurer l'avenir de l'ensemble du réseau et asseoir les politiques de développement durable. Pour le mener à bien, nous bénéficions d'un financement annuel supplémentaire de 70 millions d'euros, grâce auquel nous pourrions réaliser d'ici à 2014 un programme d'investissements de 840 millions d'euros. VNF bénéficie depuis 2010 d'une subvention de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ainsi que, grâce à vous, de l'augmentation de la taxe hydraulique : c'est un des rares opérateurs de l'État dont les moyens ont progressé dans une période de budgets extrêmement contraints.

Nous mettrons en œuvre le volet du *Grenelle de l'environnement* relatif au fret non routier, ce qui devrait conduire à pratiquement doubler le trafic fluvial en 2022. Si, du fait de la situation économique, le fret a diminué de 2 % en 2011, il avait augmenté de 9 % l'année précédente ; sa hausse apparaît régulière sur deux décennies. Pour atteindre nos objectifs, il faudra non seulement investir mais aussi que l'activité économique génère du trafic.

Le Gouvernement souhaite que le développement du fret concerne principalement le gros gabarit. Sur les 6 100 kilomètres de notre réseau, nous ferons donc porter en priorité notre effort sur les quelque 2 000 kilomètres de canaux à grand gabarit capables d'accueillir les nouveaux bateaux utilisant la conteneurisation, laquelle a permis des progrès sensibles dans le domaine fluvial comme dans le secteur maritime. Nous visons enfin une meilleure desserte des grands ports français.

Pour faire évoluer l'offre de services, ce qui constitue notre deuxième objectif, la direction générale doit relever un double défi : mieux répondre à l'évolution du trafic et aux attentes des clients. Pour le premier, il faut améliorer le réseau, ce qui sera possible grâce aux moyens qui nous sont alloués. Pour le second, il faut adapter nos capacités d'organisation sur le terrain et notamment, comme on nous le demande, ouvrir plus longtemps certaines installations. Cela suppose une réorganisation du travail, pour mettre fin aux fortes disparités constatées d'un canal à l'autre. Il s'agit d'offrir le service que réclament ceux qui n'utilisaient pas jusqu'à présent le mode fluvial et qui songent désormais, en nombre, à le faire. L'enjeu est considérable.

Si nous voulons atteindre ce deuxième objectif, nous devons aussi assurer et sécuriser la gestion du réseau et des usages de l'eau. En vue de préparer l'ouverture de *Seine-Nord Europe*, nous discutons avec l'agglomération lilloise sur la possibilité de contribuer à son approvisionnement en eau. De fait, nos missions ne se réduisent pas à la navigation : elles consistent aussi, par exemple, à réguler les inondations dans les départements que traversent des canaux importants.

L'économie touristique, en progression, n'est pas oubliée. En 2011, en plus de la convention d'affaires que nous signons régulièrement pour le trafic de marchandises, nous avons dédié une convention au tourisme fluvial, qui peut être sensiblement développé.

Le conseil d'administration et son président ont choisi de réorganiser le réseau. À cet égard, j'ai préféré classer les réseaux plutôt que fermer tel ou tel canal à la circulation – décision aussi difficile à prendre qu'à faire appliquer. On ne peut se consacrer également à ceux qui accueillent les gros transporteurs et à ceux dont l'activité se limite à la villégiature.

Notre troisième objectif est de moderniser l'exploitation. Des travaux sont nécessaires pour mettre le réseau à niveau. Pendant des années, et comme vous l'avez relevé lors de ma précédente audition, nous avons trop peu investi. Nous progresserons grâce aux moyens que le Gouvernement nous a octroyés. Il faut reconstruire des barrages vieux de quatre-vingts ans et en édifier de nouveaux, dont l'architecture s'intègre mieux aux paysages. Nous devons aussi poursuivre l'automatisation des ouvrages de petit gabarit, qui améliore l'organisation et la sécurité du travail. Des progrès doivent être accomplis à cet égard pour 2013 ou 2015. Il faut enfin développer la téléconduite sur le réseau à grand gabarit, pour rendre le trafic plus fluide et améliorer le service à ceux que nous considérons désormais comme nos clients.

Notre quatrième objectif est de mener à bien plusieurs grands chantiers. Pour *Seine-Nord Europe*, le dialogue compétitif, très encadré sur le plan juridique, a été lancé en avril 2011. Le choix de l'opérateur devrait intervenir comme prévu au dernier trimestre 2012. La mise à grand gabarit de la Seine amont a fait l'objet d'un appel d'offres et l'enquête publique est en cours. Inscrit dans le *Grenelle*, le dossier *Saône-Moselle* et *Saône-Rhin*, qui porte sur 250 kilomètres, est encore plus important que *Seine-Nord Europe*, qui n'en comporte que 106. Nous sommes chargés d'évaluer sa faisabilité. Nous avons lancé des études complémentaires et l'ouverture du débat public est programmée pour 2013.

Enfin, la préservation de l'environnement et de la biodiversité passe par la réalisation des trames verte et bleue. Avec le concours de l'Agence de l'eau, nous réalisons sur chaque ouvrage une passe à poissons. Nous protégeons aussi le patrimoine : ceci va nous contraindre, le long du canal du Midi, à abattre et à remplacer de 42 000 platanes victimes du chancre coloré. VNF ne disposant pas des 200 millions d'euros nécessaires, et comme les retombées économiques du trafic sur ce canal sont avant tout régionales ou interrégionales, il est logique de solliciter les collectivités territoriales. Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, a d'autre part lancé sur place une opération de mécénat. Notre objectif serait de parvenir à un financement à tiers égaux par l'État et VNF, par les collectivités et par les financements privés. Enfin, le précédent ministre des transports tenait beaucoup à la production d'hydroélectricité renouvelable sur les barrages existants : nous pensons être à même de faire des progrès en ce sens, même si ce n'est pas si facile.

Conforter le fluvial sur la totalité de notre territoire suppose d'améliorer la politique portuaire. La réforme des ports maritimes, qui sera peut-être complétée par celle des ports intérieurs, permet à VNF d'être représenté dans les conseils de surveillance des ports. En outre, un comité de coordination portuaire est mis en place dans chaque bassin : en Île-de-France, les ports du Havre, de Rouen et de Paris se sont ainsi fédérés pour plus de synergie.

Tels sont les objectifs que devra poursuivre le futur président de VNF.

M. Pierre Lang. Je suggère à monsieur Alain Gest une autre mission, en plus de celles qu'il a présentées. Comme les voies ferrées à grande vitesse et les autoroutes, les canaux font obstacle à la trame verte, où s'effectue la migration de la faune sauvage. Quand ils sont bordés de palplanches, les sangliers, les chevreuils ou les cerfs qui se sont jetés à l'eau ne peuvent s'en tirer et se noient. Pour remédier au problème, il suffit de découper les palplanches pour ménager un passage tous les cent ou cent cinquante mètres, ce qui n'est pas onéreux. Pensez-vous que VNF y consentirait ?

M. Jean-Paul Chanteguet. L'article L. 4311-2 du code des transports, tel qu'il résulte de la loi du 24 janvier dernier, fixe à VNF, entre autres missions, celles « *d'exploiter, à titre accessoire et sans nuire à la navigation, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou*

d'ouvrages situés sur le domaine public », de « *valoriser le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 [...] en procédant à des opérations d'aménagement ou de développement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci* », et de « *créer des filiales ou de prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions* ».

Quelle urgence justifiait de confier ces nouvelles missions à VNF, établissement public à caractère industriel et commercial, sans attendre sa transformation, au 1^{er} janvier 2013, en établissement public administratif ? La création de filiales ou des prises de participation, par exemple, seraient-elles susceptibles d'intervenir avant cette date ?

Pensez-vous pouvoir atteindre l'objectif ambitieux arrêté pour la période 2010-2018, qui consiste à mobiliser 2,7 milliards d'euros en vue de doubler le trafic fluvial ?

Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT), qui n'a pas encore été adopté, porte sur 9 milliards d'euros, hors projet *Seine-Nord Europe*. La liaison fluviale à grand gabarit *Bray-Nogent* et la liaison grand gabarit *Saône-Moselle* et *Saône-Rhin* pourront-elles être réalisées ?

M. le président Serge Grouard. Pourquoi l'abattage de 40 000 platanes le long du canal du Midi doit-il être effectué si vite ? Ne peut-on pas l'étaler dans le temps, même si le chancre coloré se propage très rapidement et peut faire mourir un arbre en une année ?

D'autre part, quelles essences va-t-on replanter, sachant que la maladie est en train de s'étendre à toutes les espèces de platanes de France, comme la graphiose s'était étendue à tous les ormes ? Ne parle-t-on pas d'une variété hybride du *Platanus orientalis* ?

M. Alain Gest. Les réalisations nouvelles, par exemple sur les barrages, intègrent des aménagements permettant le passage de la faune. S'agissant du projet *Seine-Nord Europe*, ce point fait l'objet d'un dialogue suivi avec la Fédération nationale de la chasse. Nous procédons également à des adaptations quand nous intervenons sur l'existant.

Monsieur Chanteguet, la loi de janvier 2012 formalise en fait des orientations que nous suivions déjà de manière exceptionnelle. Ainsi, la filiale *Rhône-Saône Développement*, créée il y a cinq ans, a permis d'aménager la friche portuaire en domaine public fluvial, en partenariat avec la communauté urbaine du Grand Lyon. L'action excède manifestement les attributions normales d'un établissement chargé d'entretenir les canaux. Nous avons également créé une association *Entreprendre pour le fluvial* qui favorise l'implantation d'entreprises nouvelles et la reprise ou le rachat de bateaux. En somme, la loi autorise des opérations que nous menions déjà à titre dérogatoire.

Je regrette cependant qu'elle maintienne le domaine public fluvial sous la responsabilité de l'État. Il aurait mieux valu que ce domaine nous soit confié, car l'intervention de *France Domaine* complique la situation. Des évolutions interviendront sans doute dans le futur. Le ministre a d'ailleurs précisé en séance publique que nous pouvons, au cas par cas, désigner des sites relevant du domaine public fluvial en vue d'un aménagement et d'une valorisation en collaboration avec les collectivités territoriales. Nous en avons identifié une dizaine : certains, comme à Valenciennes et à Saint-Dizier, font l'objet de projets déjà bien avancés.

Nous venons de signer un contrat d'objectifs et de performance. Si j'ignore les décisions que prendront dans les années à venir les responsables de l'État, les moyens qui nous ont été octroyés devraient nous permettre de mettre le réseau en sécurité, même s'il nous faut rattraper vingt ans d'insuffisance de l'investissement.

Le SNIT prévoit en effet un investissement de 9 milliards d'euros. Or, *a priori*, les projets *Saône-Moselle* et *Saône-Rhin* exigeront une dépense totale de 12 milliards d'euros, qu'il sera difficile de couvrir sans recourir aux partenariats public-privé. Mais nous n'en sommes qu'à la phase d'études : le débat public interviendra en 2013. Pour *Bray-Nogent*, la discussion est en cours. Mais le trafic de marchandises a déjà pris une certaine extension sur cette partie de la Seine, si bien que ce projet s'impose, étant entendu que sa réalisation implique des contraintes environnementales particulières. Je précise aussi, s'agissant de *Seine amont*, qu'il reste à fixer le niveau du canal, qui déterminera le tonnage de marchandises transportées.

L'apparition du chancre coloré n'est pas récente, mais la propagation de la maladie s'accélère, et il faudra sans doute abattre l'ensemble des platanes qui bordent le canal du Midi. J'ai déjà évoqué le coût de l'opération. Quant au type d'arbres à replanter, c'est la commission nationale des sites, perspectives et paysages qui en décidera. Ceux qui ont déjà été abattus seront remplacés par des « *platanors* », variété résistante à la maladie. L'opération ne peut être que progressive, ce qui pose d'ailleurs problème car le canal du Midi ne sera plus le même sans ses célèbres platanes.

M. le président Serge Grouard. Je remercie Alain Gest de sa précision et de la clarté de sa vision. Nous allons maintenant procéder au vote.

*

Après le départ de M. Alain Gest, il est procédé au vote sur la nomination par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les deux scrutateurs d'âge étant M. Michel Havard et M. Philippe Meunier.

*

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition seront communiqués dès que le Sénat aura procédé à l'audition de M. Alain Gest.

—><—

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 1^{er} février 2012 à 11 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Alain Gest, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Pierre Lang, M. Thierry Lazaro, Mme Christine Marin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré

Excusés. - Mme Chantal Berthelot, M. Jean-Yves Besselat, M. Philippe Briand, M. Daniel Fidelin, M. Jean-Claude Fruteau, M. Joël Giraud, M. Jean Lassalle, M. Gérard Lorgeoux, M. Joël Regnault, M. Max Roustan, M. Martial Saddier

Assistait également à la réunion. - M. Arnaud Richard