

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I 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

- En application de l'article 13 de la Constitution, audition, ouverte à la presse, de M. Stéphane Saint-André, candidat à la présidence de Voies navigables de France (VNF) 2
- Vote sur la nomination 12

Mardi

3 juin 2014

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 63

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La Commission a entendu, en application de l'article 13 de la Constitution, **M. Stéphane Saint-André, candidat à la présidence de Voies navigables de France (VNF).**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous auditionnons aujourd'hui notre collègue député du Pas-de-Calais, M. Stéphane Saint-André, dont la nomination à la présidence de Voies navigables de France (VNF) est envisagée par le Président de la République. Nous avons prévu cette audition en avril, puis en mai, mais celle-ci a dû être décalée. Je rappelle que le conseil de surveillance a donné un avis favorable à cette nomination le 21 mars dernier.

Je signale par ailleurs qu'aux termes de l'article 13 de la Constitution, une loi organique a dressé la liste de 51 emplois pourvus par le Président de la République. Parmi ceux-ci, 14 doivent faire l'objet d'un avis préalable de notre Commission, ce qui la place au premier rang des commissions les plus sollicitées en la matière. Le dernier alinéa de l'article 13 dispose que le Président de la République ne peut procéder à une nomination lorsque l'addition des votes négatifs dans chaque commission compétente de l'Assemblée nationale et du Sénat représente au moins trois cinquièmes des suffrages exprimés.

Monsieur Saint-André, votre audition est publique et sera suivie d'un scrutin secret, auquel vous n'assisterez pas, pour lequel aucune délégation de vote n'est possible et qui sera effectué par appel public.

La Commission du développement durable du Sénat a procédé à votre audition mardi dernier. Le dépouillement aura donc lieu immédiatement après le vote.

Comme il est de coutume pour de telles auditions, je vous demanderai de vous présenter et d'aborder les questions relatives à l'évolution du rôle de l'établissement public VNF. Je précise que vous êtes accompagné de M. Marc Papinutti, directeur général de VNF, de Mme Nathalie Augereau, directrice de cabinet, et de M. Laurent Monjol, responsable des relations institutionnelles.

M. Stéphane Saint-André. Monsieur le président, mes chers collègues, je voudrais vous dire d'abord quelques mots sur VNF. Je mesure la responsabilité que me proposent d'endosser le Premier ministre et le Président de la République. VNF est l'héritière d'une grande tradition française : l'eau qui irrigue notre pays a été prise en compte dès 1291 par Philippe le Bel lorsqu'il créa l'administration des eaux et forêts. Plus tard, en 1604, Maximilien de Béthune, duc de Sully, conçut la construction du canal de Briare, qui est le premier de nos canaux modernes. Puis Colbert, qui avait compris tout l'enjeu de l'accès à la mer par la voie d'eau, fit creuser l'un de nos fleurons, le canal du Midi, qui reliera la Méditerranée à l'océan Atlantique *via* la Garonne.

Jusqu'à l'avènement du chemin de fer, la voie d'eau permettra le développement de nos villes et villages. Elle est aujourd'hui et depuis quelques années maintenant redevenue une nécessité. Je regrette que beaucoup n'en mesurent pas l'importance.

Entretenir les 6 100 km de voies d'eau et les 3 000 ouvrages d'art gérés par VNF, accroître la part de la voie d'eau dans le transport multimodal est une solution d'avenir pour notre économie et pour nos ports, d'autant plus que la mer est l'enjeu majeur du XXI^e siècle et que notre pays est la deuxième puissance maritime du monde.

En matière de développement durable, il est bon de rappeler qu'avec un litre de carburant, une tonne de marchandises se transporte sur 20 km par la route, 80 km par le rail, et 104 km par la voie d'eau. Un seul convoi fluvial de 4 400 tonnes transporte autant de marchandises que 20 camions ou quatre trains entiers. Sans compter l'enjeu des derniers kilomètres ; par exemple, les 80 magasins parisiens de l'enseigne Franprix, du groupe Casino, sont désormais alimentés par la voie fluviale, ce qui permet d'économiser 450 000 routiers.

La voie fluviale constitue enfin un enjeu de développement touristique.

Il est donc nécessaire de donner à VNF les moyens, non seulement d'entretenir, mais aussi de développer la voie d'eau. L'ancien gouvernement l'avait rappelé en publiant le *Livre blanc du transport, qui prône la relance du transport fluvial*. L'actuel Président de la République a, pour sa part, annoncé, le 16 mai 2013, le lancement d'un grand plan d'investissement sur dix ans, dont les grandes infrastructures de transport constitueraient une des quatre priorités. Je pense évidemment au canal Seine-Nord Europe, malgré les inquiétudes provoquées par la disette budgétaire, à l'écotaxe, qui a fait l'objet de propositions de la part de l'Assemblée nationale et du Sénat, à l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF) et aux contrats de Plan État-régions.

Les recettes d'investissement de VNF sont bien en dessous de ce qui serait nécessaire pour maintenir en bon état les infrastructures existantes. Il manque 60 millions d'euros par an pour entretenir correctement nos voies d'eau.

En 2013, le transport fluvial de marchandises a affiché une hausse de 1 % grâce, notamment, à la progression des filières « charbon » et « métallurgie », et à la bonne performance des bassins de la Moselle et du Rhin. Ces bons résultats, dans un contexte économique pourtant difficile, démontrent la pertinence de ce mode de transport en faveur du report modal. La progression de 7,83 à 7,91 milliards de tonnes au kilomètre entre 2012 et 2013 illustre la dynamique de ce secteur dans un contexte de contraction globale des échanges. Sur une période plus longue, entre 2002 et 2012, le fluvial a progressé de 11,5 % tandis que la route diminuait de 12,6 % et le ferroviaire de 35,8 %.

Le contrat d'objectifs et de performance 2011-2013 signé entre l'État et VNF est arrivé à son terme. Il visait à créer les conditions d'une nouvelle dynamique pour l'établissement et, plus largement, pour l'ensemble du secteur fluvial, et se déclinait en cinq axes stratégiques : l'adaptation de l'offre de service pour répondre aux nouvelles attentes et besoins des utilisateurs de la voie d'eau ; le renforcement de la fiabilité du réseau pour répondre aux hausses continues de trafic depuis dix ans, et offrir un maillage du territoire ; le développement d'une politique commerciale ambitieuse, pour offrir aux chargeurs et opérateurs des solutions logistiques fiables et économiques ; le regroupement de l'ensemble des services dédiés à la voie d'eau dans un établissement unique, pour disposer d'un outil efficace ; enfin, le développement durable, comme objectif global et transversal de la politique de l'établissement.

Le bilan est satisfaisant, malgré les fortes contraintes budgétaires pesant sur l'établissement. Le taux de réalisation de ses objectifs est en effet aujourd'hui de 70 %.

La voie d'eau étant, par nature, un réservoir pour la biodiversité, VNF a souhaité se donner des objectifs ambitieux, qui ont été largement atteints. Sachez par exemple qu'aujourd'hui, VNF n'utilise plus aucun produit phytosanitaire pour ses activités.

Dans l'attente d'une nouvelle contractualisation avec l'État, nous allons proposer au Gouvernement un nouveau projet « voie d'eau » à l'horizon 2018. Ce projet s'inscrit dans la continuité, avec les arbitrages du budget triennal de la France et les contrats de plan État-régions en cours de révision, et permettrait ainsi de préparer les étapes suivantes. Parmi les actions nouvelles que nous considérons comme prioritaires, et de manière transitoire pour cette année 2014, nous pouvons citer : la pérennisation du modèle économique de VNF ; la transformation de la taxe hydraulique en redevance domaniale ; la poursuite des analyses et la refonte des péages avec un objectif de recettes plus ambitieux ; la préparation du dossier européen et le suivi des procédures administratives du projet Seine-Nord Europe ; et pour finir, la mise en place des instances représentatives du personnel dans leur forme définitive.

Tels sont, mes chers collègues, les quelques mots que je voulais vous adresser en préambule, avant de répondre à vos questions. Vous le constatez, les sujets sont très nombreux, variés, parfois très spécifiques. C'est pourquoi, si je suis désigné, je me rendrai régulièrement dans toutes les directions territoriales pour aller à la rencontre des élus, des salariés de VNF et des acteurs de la voie d'eau.

M. Philippe Duron. Monsieur le député, vous avez été proposé par le conseil de surveillance de VNF, le 21 mars dernier, à la présidence de cet établissement public à caractère administratif. Vous devriez ainsi succéder à notre collègue Alain Gest qui avait eu l'importante mission de mettre en œuvre la loi du 24 janvier 2012.

Avec la création de l'EPA, VNF est devenu le 1^{er} janvier 2013 l'unique employeur de l'ensemble des 4 700 personnels qui travaillent à la maintenance et à l'exploitation des voies navigables. Cette intégration, dans une même structure, des personnels d'État et des collaborateurs de VNF, constitue un progrès et vise à une plus grande efficacité et à une optimisation des compétences au service de la voie d'eau.

Il s'agissait, en premier lieu, de fiabiliser un réseau d'excellence, le premier d'Europe comme vous l'avez souligné. Mais ce réseau appelle à un effort de maintenance, de modernisation, de développement, si l'on souhaite atteindre les objectifs fixés par la loi de 2012 : le doublement de la part de marché en matière de fret de la voie d'eau d'ici à 2020 ; la mise à grand gabarit d'une part plus importante du réseau. C'est tout l'enjeu du contrat d'objectifs et de performance qui s'achève et qui visait à créer une nouvelle dynamique durable pour les voies navigables et les services fluviaux.

Je ne rappellerai pas l'ensemble des missions de l'établissement public, mais je reviendrai sur un certain nombre d'entre elles, qui me semblent essentielles en matière de transports, de mobilité et de fret.

Première mission : la fiabilisation du réseau.

L'établissement public a mis en place une maintenance spécialisée préventive, qui permet la vérification et la mise à niveau des ouvrages – par exemple, en 2012, sur le canal du Nord. Où en êtes-vous et quelles sont vos intentions en la matière, en tant que futur président ?

Ensuite, VNF doit procéder à la modernisation des infrastructures, et notamment à celle du réseau à grand gabarit qui permettra une meilleure circulation des grandes unités fluviales. Une simple remise en état des voies à grand gabarit a été estimée à 1,2 milliard d'euros et une véritable modernisation à 2,5 milliards. Vous avez rappelé les tensions

budgétaires du moment, mais j'observe que le processus est déjà engagé – par exemple, il y a deux ans, avec la rénovation de l'écluse du Coudray-Montceaux. Quels sont les objectifs des années à venir ?

Le petit gabarit, bien que moins important économiquement, a aussi son utilité et son charme. VNF ne le néglige pas. Je sais que pour le remplacement des barrages du canal de la Meuse, vous avez choisi Vinci comme opérateur. Où en est-on du lancement de cette opération ?

Enfin, parmi les grands projets, vous avez évoqué le canal Seine-Nord Europe, sur lequel nous aurons l'occasion de revenir. Mais nous pourrions aussi parler de Bray-Nogent, qui a été considéré comme une priorité dans le rapport Mobilité 21. On peut espérer que des financements seront mis en place dans les années à venir.

Deuxième mission : le report modal.

On connaît la dynamique qui existe sur les grands fleuves français depuis le début des années 2000. On sait que nous sommes revenus à peu près au niveau du début des années soixante-dix, ce qui signifie que nous avons reconquis des parts de marché. Vous avez indiqué, au début de votre propos, que le trafic fluvial avait progressé de 1 %. Comment envisagez-vous l'évolution de ce trafic ? De la même façon, comment envisagez-vous l'évolution de la logistique, qui est essentielle pour attirer des chargeurs, et celle de la conteneurisation ? Aujourd'hui, si l'on veut gérer la continuité entre le port et l'hinterland, pour que la voie d'eau relie l'un et l'autre, la conteneurisation est importante.

Troisième mission : la modernisation de la flotte. Pour renforcer la batellerie française, l'État a lancé le plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2013-2017. Où en est-on ?

Dernière mission sur laquelle je voudrais insister : la valorisation de l'environnement. Vous avez dit que l'on avait atteint les objectifs en matière de phytosanitaires. Mais il y a d'autres sujets sur lesquels se pencher comme l'entretien des berges, le problème des platanes du canal du Midi, ou le renforcement de l'efficacité énergétique, qui est un moyen de valoriser le patrimoine de nos canaux. Où en est-on ?

Je terminerai par quelques questions. (*Sourires*) Quel jugement portez-vous sur la réforme de 2012 ? Comment évoluera, selon vous, la communauté de travail née de cette réforme ? Quelle approche avez-vous de la modernisation et de l'extension du réseau ?

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le député, vous nous avez dit que Colbert avait compris tout l'enjeu de l'accès à la mer par la voie d'eau. Je remarque qu'il faudra ensuite attendre pratiquement deux cents ans pour que Charles de Freycinet modernise la voie d'eau et standardise les écluses de canal, qui favorisent le tourisme et le transport fluvial.

Vous nous avez donné quelques chiffres, mais vous n'avez retenu que les plus favorables. Je vous donne celui-ci, qui me semble très évocateur : le transport fluvial ne représente en France que 3,7 % de l'ensemble des transports, très loin derrière les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne. Ces pays, qui ont sans doute une culture un peu différente de la nôtre, ont travaillé depuis un certain nombre d'années sur le transport fluvial. En tant que président de VNF, quelle politique comptez-vous mener pour faire en sorte que notre pays

acquière lui aussi une véritable culture du transport fluvial, plus proche de celle de nos voisins ?

Vous avez parlé tout à l'heure de la conteneurisation. De fait, un conteneur peut aller d'un bateau à un camion, d'un camion à une péniche et d'une péniche à un train. La conteneurisation contribue donc à l'intermodalité. Comment faire en sorte que les conteneurs soient encore plus présents sur le transport fluvial, de manière à rendre service à l'ensemble de nos entreprises, et pas seulement à celles qui ont besoin de matière première ?

La question de la maladie des platanes bordant le canal du Midi et de leur replantation avait déjà été soulevée il y a quelques années, dans le cadre d'une autre audition. Pouvez-vous nous en dire plus aujourd'hui ?

Je souhaiterais évidemment vous parler de la construction du canal Seine-Nord Europe. La ministre de l'environnement qui est venue il y a quelques jours devant notre commission a évoqué la recomposition et le redimensionnement du projet et nous a annoncé une enquête publique pour le milieu de l'année 2015. Sommes-nous aujourd'hui capables de tenir ces délais ? Quelle sera finalement la voilure d'un tel projet ? Quels financements pourront être mobilisés ?

Enfin, au-delà de ces grandes infrastructures, il faut s'occuper au quotidien de l'ensemble du réseau : 8 500 km, de très nombreuses écluses à moderniser en permanence, et du personnel présent dans de nombreuses régions. Ce personnel doit-il être maintenu sur l'ensemble du territoire ? Quelle est votre position en la matière ?

M. Stéphane Demilly. Cher Stéphane Saint-André, je souhaite vous interroger sur un projet majeur porté depuis longtemps par VNF et par nombre d'élus locaux : celui du canal Seine-Nord Europe. Cette infrastructure est indispensable si l'on veut assurer la continuité du transport fluvial entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, et promouvoir ainsi un nouveau système durable de transport fluvial de marchandises qui constituerait, à l'échelle européenne, une alternative à la route.

Sur le terrain, dans la région concernée, c'est plus qu'un projet : c'est une réalité. En effet, les études, les acquisitions foncières, les fouilles archéologiques, les travaux préparatoires ont déjà coûté à peu près 300 millions d'euros ; sans compter les demandeurs d'emploi que l'on a formés aux métiers du canal et qui se demandent bien aujourd'hui à quoi a servi leur formation.

La Commission européenne elle-même a confirmé à de nombreuses reprises toute l'importance qu'elle accorde à ce projet stratégique. Elle est même disposée à apporter une participation financière de l'ordre de 40 %. Mais elle attend toujours le dossier officiel du gouvernement français, ce dernier donnant le sentiment, depuis deux ans, de souffler alternativement le chaud et le froid. Pour tout dire, l'exaspération monte parmi les très nombreux élus locaux et chefs d'entreprise qui attendent désespérément le lancement du chantier.

Interrogée ici même par notre commission, le 20 mai dernier, la nouvelle ministre de l'écologie, Mme Ségolène Royal, ne nous a pas vraiment rassurés. Elle nous a rappelé avec insistance que « *cela coûte très cher, il faut voir* » (*Sourires*), et qu'il fallait s'interroger sur les bénéfices réels du projet. Globalement, nous avons retiré de ses propos que le dossier était en cours de reconfiguration par VNF – ce que l'on savait déjà – pour être déposé auprès de la

Commission européenne d'ici à la fin de 2014, et qu'une enquête publique était prévue pour le milieu de l'année 2015. C'était un discours positif, mais qui liait le sort du canal à celui de l'écotaxe.

Ce matin, le conseiller « transports » du Premier ministre, Stéphane Leclerc, m'a reçu à Matignon, avec des collègues élus de Picardie et du Nord-Pas-de-Calais, pour parler du canal Nord-Seine Europe. C'est un sujet sur lequel nous sommes très mobilisés depuis maintenant très longtemps.

Ma question, à laquelle j'associe mon collègue Patrice Carvalho, est la suivante : en tant que candidat à la présidence de VNF, quel regard portez-vous sur ce projet de canal Seine-Nord Europe ? Avez-vous d'ores et déjà réfléchi à un calendrier et à une feuille de route ?

M. Patrice Carvalho. Je partage totalement ce qui a été dit. Mais je ferai remarquer qu'il y a des décennies que l'on parle de la construction du canal Seine-Nord Europe. Plusieurs fois, on nous a donné des dates précises. L'ancien Président de la République est même venu dans la région de Péronne pour annoncer son lancement. Mais c'était le lancement du débat compétitif, qui n'a malheureusement pas abouti. Si les travaux avaient été engagés à l'époque, on ne serait pas dans la situation que l'on connaît aujourd'hui : les financements ne sont pas là. Telle est la réalité à laquelle le nouveau Gouvernement a dû faire face quand il a été nommé.

Pour autant, comme Stéphane Demilly, je considère que ce canal est une nécessité pour la desserte de nos régions. On parle beaucoup de la conteneurisation, mais chez nous, les usines sont fréquemment alimentées par du vrac. L'usine qui est dans ma ville utilise, à elle seule, 700 tonnes de sable par jour, soit des volumes considérables. S'ils transitaient par la voie d'eau, nos problèmes routiers seraient atténués et l'état de nos routes amélioré. De la même façon, si les sucreries installées au bord des voies d'eau étaient alimentées par la voie d'eau, on réduirait le nombre de camions qui sillonnent les petits villages. Je suis par ailleurs, à l'inverse de mes collègues verts, favorable, pour des raisons économiques, à l'ouverture des carrières de sable, des gravières, etc. Or celles-ci sont toujours situées à proximité d'une voie d'eau.

Ma première question concerne l'entretien de nos canaux, qui sont quelquefois dans un état déplorable. Les berges et les palplanches s'effondrent et la terre apparaît de chaque côté. Cela ne durera pas indéfiniment, surtout lorsque le canal est surélevé par rapport au terrain naturel. Et il en va de nos canaux comme de nos ponts...

Ma seconde question porte sur le volume des bateaux qui pourraient circuler sur Seine-Nord. Au départ, on parlait de 4 000 tonnes, aujourd'hui on nous parle de 1 700 tonnes, ce qui changerait profondément la donne. Quelle est votre position ? J'en ai parlé à plusieurs reprises avec M. Marc Papinutti, mais je n'ai pas vu passer de rapport sur le sujet. Je remarque simplement qu'on aborde aujourd'hui ce sujet sous l'angle des économies que l'on pourrait réaliser.

M. Jacques Krabal. Le groupe RRDP que je représente apporte évidemment un soutien inconditionnel à la candidature de notre collègue. (*Sourires*)

M. Yves Nicolin. Ce n'est pas raisonnable ! (*Rires sur tous les bancs*)

M. Jacques Krabal. Au-delà, et sans m'étendre sur les propos qui ont pu être tenus, nous souhaiterions évidemment avoir des précisions sur un éventuel calendrier.

Je remercie les services de VNF de s'être déjà rendus sur le terrain. Ils portent une grande attention à tout ce qui touche au développement du tourisme fluvial qui, hors de toute problématique économique, est aujourd'hui une composante essentielle de notre activité touristique. D'où ma première question : quelle dynamique comptez-vous mettre en œuvre pour accompagner son essor ? Je pense aussi bien aux haltes fluviales qu'aux tarifs pratiqués, qui varient fortement d'un territoire à l'autre.

Ma seconde question concernera le coût du transport fluvial. Comme l'a remarqué l'un d'entre nous, malgré la petite progression des volumes transportés, nous restons bien en deçà d'un pourcentage significatif qui permettrait de faire avancer la réflexion autour du développement durable et de la lutte contre le CO₂. Avez-vous des éléments de comparaison sur les coûts des différents modes de transport, entre le fluvial, le ferroviaire et le routier ?

Quoi qu'il en soit, je souhaite bon courage à Stéphane Saint-André, en raison de l'ampleur de la tâche qui l'attend.

M. Yannick Favennec. Le développement du tourisme fait partie des missions de VNF. Il repose sur une stratégie d'actions multiples, qui visent à faire de la voie d'eau et de ses abords un espace attractif et durable au bénéfice des usagers et des territoires. Ma question est simple : envisagez-vous de conforter et surtout de développer cette stratégie ? Si oui, de quelle manière ? Souhaitez-vous le faire, par exemple, en conjuguant développement rural et tourisme fluvial, les deux étant complémentaires comme je le constate régulièrement dans mon département, qui est traversé par cette très belle rivière qu'est la Mayenne ?

M. Jean-Louis Bricout. Je voudrais tout d'abord dire tout mon soutien à mes collègues picards et nordistes pour la mise en chantier du canal Seine-Nord Europe.

Monsieur Stéphane Saint-André, n'ayant pas de doute sur votre nomination prochaine au poste pour lequel vous êtes pressenti, compte tenu de vos qualités, je me permets d'anticiper un peu et d'appeler votre attention sur un dossier important pour le développement économique et touristique de ma circonscription : la réhabilitation du canal de la Sambre à l'Oise, qui n'est plus en circulation depuis 2006 en raison du mauvais état des ponts-canaux. Et j'en profite pour souligner l'intérêt que représente la mise en réseau de canaux comme celui de la Sambre à l'Oise.

Les collectivités et VNF se sont déjà engagées sur le volet « investissement ». Mais qu'en est-il des propositions que devait nous faire VNF sur le volet « fonctionnement » et son partage avec les différentes collectivités concernées ? Je comprendrais, bien sûr, que vous ne puissiez pas me répondre dans l'immédiat.

M. Yves Nicolin. Même si j'ai l'intention de m'abstenir, je tiens à souhaiter à Stéphane Saint-André beaucoup de courage pour mener sa tâche à bien. En effet, notre collègue sera très vite confronté à la dure réalité budgétaire à laquelle VNF n'échappe pas.

Les chantiers ne manquent pas, alors que les moyens sont extrêmement limités. Les demandes sont multiples, que ce soit en matière de développement économique ou de développement touristique, que cela concerne les grands ou les petits canaux. Quoi qu'il en soit, j'espère, monsieur Saint-André, que vous aurez à cœur de maintenir un équilibre entre

les différents projets. Il se trouve que je suis l'élu d'un territoire qui dispose du port le plus intérieur de France, Roanne, et du canal de Roanne à Digouin, désormais totalement dédié à l'activité touristique. Or nous peinons à entretenir le réseau. Parfois, en hiver, des brèches viennent endommager le canal et, surtout, le vider. En outre, l'envasement menace le port, qu'il conviendrait de curer. Jusqu'à présent, VNF n'a pas répondu favorable à notre demande de prise en charge, même partielle, des travaux. Vous serez donc vraisemblablement saisi de ce dossier dans les prochaines semaines, et je vous demande d'y consacrer une attention toute particulière.

M. Gilles Savary. Pour ma part, je ne m'abstiendrai pas. Mon cher collègue, vous aurez toute ma confiance, d'autant que je suis riverain d'un canal et que ma circonscription touche des terres radicales où j'ai beaucoup d'amis. (*Sourires*)

L'homme du Sud que je suis nourrit évidemment un petit complexe d'infériorité vis-à-vis des hommes du Nord et de leurs canaux. Les affectations budgétaires vont prioritairement – et c'est tout à fait légitime – vers les grands canaux reliés aux pays voisins du Nord, sur lesquels progresse le trafic fluvial. Mais il ne faudrait pas oublier le canal des Deux mers, composé du canal latéral de la Garonne et du canal du Midi, un linéaire important avec de nombreux ouvrages d'art. Ces derniers sont maintenant vétustes, et certains, comme les ponts-canaux, commencent à connaître des défaillances. L'entretien est assuré de façon empirique. Les équipes font ce qu'elles peuvent avec les moyens dont elles disposent, mais un jour, les équipements seront obsolètes. Cela pourrait nous coûter très cher.

Je voudrais savoir quelle est votre stratégie à l'égard de cet ouvrage déjà existant, qui assure un développement touristique non négligeable. De nombreux touristes étrangers y passent des séjours apaisants, à caractère multimodal – vélo, découverte des villages et des régions intérieures par la voie d'eau. Dans le cadre des contrats de Plan, avez-vous des projets pour le canal du Midi et le canal latéral ?

J'aimerais enfin connaître l'ordre de grandeur de l'investissement que vous entendez consacrer aux platanes, par rapport à l'investissement total que vous entendez engager dans les années qui viennent.

M. Guillaume Chevrollier. Comme mes collègues, je tiens à souligner la mission d'intérêt général de l'établissement public Voies navigables de France, qui doit gérer 6 000 km de voies d'eau. On a déjà parlé du développement du fret fluvial sur notre territoire, certains s'inquiétant de l'avenir du projet de canal Seine-Nord Europe. Pour ma part, je voudrais vous interroger sur le développement du tourisme fluvial et attirer plus particulièrement votre attention sur mon département, la Mayenne, et sur la rivière du même nom, le long de laquelle court un chemin de halage de 85 km. Cette rivière, qui avait auparavant une vocation économique, a maintenant une vocation touristique.

Ma question sera la suivante : comment entendez-vous promouvoir le développement du tourisme fluvial dans notre pays ? C'est un secteur créateur d'emplois, notamment dans les territoires ruraux.

M. Stéphane Saint-André. Mes chers collègues, je suis ravi du nombre de vos questions, qui prouve que la voie d'eau passionne. (*Sourires*)

Globalement, je suis convaincu de l'intérêt de la voie d'eau et de la densité de son maillage, pour le grand ou le petit gabarit. Je me battrais pour obtenir les moyens nécessaires à

la modernisation et à l'extension du réseau, et je compte d'ailleurs sur mes collègues pour m'y aider. Le problème est que nous manquons déjà d'argent pour entretenir l'existant, ce qui est particulièrement préoccupant.

Mais venons-en au projet de canal Seine-Nord Europe. Au mois de mai 2012, un changement de doctrine est intervenu. L'ancien Gouvernement avait fait le choix d'un partenariat public privé. La procédure paraissait coûteuse, en raison notamment du recours à un prêt bancaire. Dès son arrivée à la tête du ministère des transports, M. Frédéric Cuvillier décida de mettre un terme au dialogue compétitif, qui allait inévitablement conduire le projet à l'échec. Il demanda à M. Rémi Pauvros de réexaminer le projet sous ses différents aspects, technique, financier, contractuel. Notre collègue remit son rapport assez rapidement, ce qui prouve qu'il n'y avait pas de volonté d'enterrer le projet. Il préconisa des optimisations techniques, estimées entre 550 et 650 millions d'euros hors taxe sur le seul canal Seine-Nord et ses équipements connexes, soit 9 à 12 % du coût estimé à l'origine. Nous en sommes aujourd'hui à 4,5 milliards d'euros hors taxe. Les optimisations techniques retenues portent sur le tracé et les composants du tronçon central, les équipements connexes, l'étude des différents gabarits envisageables – la question n'est pas tout à fait tranchée – et les possibilités d'évolution réglementaire.

Le 19 décembre 2013, le ministre des transports a fait connaître les suites qu'il entendait donner au rapport de Rémi Pauvros, qui s'articule autour de trois axes. Le premier est la recherche du financement des opérations d'accompagnement dans les bassins de la Seine, de l'Oise et du Nord-Pas-de-Calais, dans le cadre des prochains contrats de plans État-région. Le deuxième est la confirmation du financement européen, qui passe de 6 à 40 %, ce qui n'est pas neutre. Le ministre a pris acte de la reconfiguration qui permettait d'envisager un potentiel d'économies d'au moins 600 millions d'euros, soit environ 10 % du coût initial du projet. Le troisième axe est le lancement des démarches réglementaires, lié à la modification de la déclaration d'utilité publique et au code de l'environnement.

Le ministre a pris acte de l'échec de la procédure de partenariat public privé au profit de la maîtrise d'ouvrage public. On attend maintenant la mise en place d'une mission administrative chargée d'approfondir le montage afin d'aboutir à des propositions opérationnelles sur la gouvernance, d'apprécier les engagements financiers des collectivités territoriales *via* la conclusion d'un protocole d'intention de financement qui fera l'objet d'un examen par les assemblées délibérantes des différents partenaires, et enfin de rechercher des financements complémentaires, notamment auprès de nos partenaires flamands et wallons au projet du canal Seine-Nord-Europe.

Parallèlement à cela, les études nécessaires au lancement des démarches réglementaires en vue d'une enquête publique ont été lancées. VNF est prêt aujourd'hui pour ces différents rendez-vous que sont l'appel à projet européen permettant l'obtention de ces financements à hauteur de 40 %, l'obtention d'une déclaration d'utilité publique modificative ou encore les études permettant au Gouvernement, aujourd'hui en position d'arbitrage, d'avoir en mains toutes les solutions techniques et le coût actualisé du projet.

Comme vous, mes chers collègues, je suis convaincu de l'intérêt de ce projet, qui ne doit pas être financé sur les crédits de fonctionnement ou d'investissement de VNF. Tout à l'heure, j'ai parlé de l'écotaxe. Aujourd'hui, nous attendons que l'État prenne une décision définitive en la matière. Ce grand projet générera 6 000 emplois pendant le chantier et, par la suite, des milliers d'emplois sur les territoires traversés – 20 à 25 000. Il assurera la relance de l'activité fluviale et améliorera peut-être la compétitivité de nos transports. Quelqu'un m'a

demandé tout à l'heure comment promouvoir la voie d'eau. Le canal Seine-Nord Europe pourrait servir de vitrine et contribuer à notre développement économique et touristique.

Le projet de Bray-sur-Seine et de Nogent-sur-Seine consiste à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine en aménageant 27 kilomètres à partir de l'écluse de La Grande Bosse. Où en est-on aujourd'hui ? La commission particulière du débat public a publié, le 30 mars 2012, le compte rendu et le bilan du débat public. Les acteurs locaux et les populations ont clairement exprimé leur soutien à ce projet. Le Conseil d'administration de VNF, réuni en juin 2012, a décidé de poursuivre les études du scénario permettant l'accès des ports de Nogent-sur-Seine aux bateaux de 2 500 tonnes. Il a cependant décidé d'introduire une étape supplémentaire, d'une durée d'un an, pour apporter un certain nombre de réponses aux préoccupations exprimées lors du débat, notamment sur les impacts en termes d'environnement et d'hydraulique. Les avis techniques ont été recueillis. Le projet a été inscrit en tête des priorités de la commission Mobilités 21. Le 3 octobre 2013, le conseil d'administration de VNF a confirmé la poursuite du projet.

Le maillage du territoire doit être cohérent. Les populations du Béthunois, à 50/60 km du canal Seine-Nord, s'étonnent de voir passer au loin les bateaux qui vont du Bassin parisien aux grands ports de l'Europe du Nord. Mais pour mailler le territoire, il faut des moyens. Or, vous l'avez compris, ce n'est pas tranché. La question du volume des bateaux n'est pas non plus tranchée. Je n'ai pas encore la réponse. Mais je vais laisser à M. Marc Papinutti le soin de vous donner quelques éléments techniques.

M. Marc Papinutti. Aujourd'hui, on s'oriente davantage vers un abaissement du bief central que vers une modification structurelle des bateaux. Nous allons retravailler dans la définition de la préparation de la nouvelle enquête publique et vérifier toutes les hypothèses. Les configurations techniques restent les mêmes et la prochaine DUP ne sera qu'une DUP modificative portant sur une partie du tracé.

M. Stéphane Saint-André. S'agissant du tourisme fluvial, ma réponse est claire : il faut poursuivre et conforter la stratégie engagée. Cette stratégie, qui passe notamment par le développement rural et le tourisme fluvial, doit être à nouveau inscrite dans le prochain Livre blanc.

S'agissant de l'entretien des berges, je répondrais que les mêmes causes produisent les mêmes effets. Tout dépendra des financements que nous devons aller chercher. C'est pourquoi nous réfléchissons à de nouveaux financements – venant notamment de péages.

Quant à la réforme de 2012, je ne l'ai pas vécue, même si j'ai eu l'occasion de l'évoquer à plusieurs reprises avec Marc Papinutti. C'était une réforme très lourde, mais elle s'est déroulée sans heurts et on peut dire que le pari est réussi. De nombreuses réunions ont été organisées, notamment avec le directeur général. Les personnels, qui l'ont très bien vécue, s'inquiètent davantage aujourd'hui des compressions d'effectifs. Nous devons donc être attentifs aux budgets et aux moyens accordés à VNF.

On a dit tout à l'heure que la voie d'eau ne représentait que 3,7 % de la totalité des transports, ce qui est effectivement très peu. Mais on note une progression. Mon travail sera donc de dialoguer le plus possible avec les chargeurs, les professionnels et les entreprises pour les convaincre de l'utilité de la voie d'eau, non seulement en termes de développement durable, mais encore en termes de développement économique. Au-delà de la recherche de

financements, l'une de mes premières missions sera de promouvoir la voie d'eau auprès des professionnels.

Le canal du Midi est en effet bordé de platanes – 42 000, sur 90 % du linéaire. Mais ceux-ci sont aujourd'hui atteints d'une maladie malheureusement incurable, le chancre coloré, connue dans notre pays depuis plusieurs décennies. Elle provoque la mort assez rapide des platanes, et met en danger la structure même des berges maintenues par ces arbres. Nous avons tout essayé, mais les traitements sont inefficaces et les vaccins inexistantes. En 2011, le Gouvernement a décidé d'abattre les platanes malades et de les remplacer pour restaurer le patrimoine végétal. Il a fallu agir dans l'urgence. On a même dû abattre préventivement certains platanes. Ce fut difficile à accepter, notamment pour les élus locaux et les habitants.

Le coût de l'opération de réhabilitation du canal coûte 200 millions d'euros : un tiers pour l'État et pour VNF ; un tiers pour les collectivités locales – principalement deux conseils régionaux ; un tiers de financements innovants, dont le mécénat.

M. Marc Papinutti. Le mécénat regroupe plusieurs centaines de mécènes individuels et une association que nous avons créée avec les entreprises locales qui nous soutiennent. Nous espérons, à l'horizon de l'année 2014, pouvoir signer ce que nous avons prévu. Les entreprises et mécénats individuels devraient apporter, la première année, entre 400 000 et 500 000 euros.

Je tiens à dire que j'ai été extrêmement surpris, en tant que dirigeant d'un établissement public, par le nombre de personnes qui s'intéressent au canal du Midi et qui font un effort significatif pour contribuer à sa réhabilitation. Il en est de même des entreprises, puisque le Club des « entreprises mécènes du canal du Midi » est en train de se mettre en place. L'image du canal est donc beaucoup plus forte que nous pouvions le penser nous-mêmes.

M. Stéphane Saint-André. J'ai été interrogé sur les barrages. La rénovation de certains est en effet urgente. Nous avons signé, le 24 octobre 2013, avec une filiale de Vinci concessions, un accord concernant 31 barrages, dont 29 barrages manuels à reconstruire complètement : 6 sur l'Aisne et 23 sur la Meuse. 2 barrages ont déjà été reconstruits sur la Meuse et sont intégrés pour assurer une gestion de la ligne d'eau. C'est un investissement important, puisque le montant s'élève à 273 millions d'euros et court sur toute la période de construction de sept ans.

S'agissant du canal des Deux mers, je ne suis pas en mesure de vous répondre dans l'immédiat.

M. Marc Papinutti. Le canal de la Sambre à l'Oise fait partie des canaux à vocation touristique, sur lesquels les travaux à effectuer – une dizaine de millions d'euros – dépassent aujourd'hui le niveau de l'entretien ou de la maintenance. La navigation sur le canal a en effet été interrompue, notamment là où un pont-canal menaçait ruine. Une première réunion technique a eu lieu ces dernières semaines et a porté sur les coûts d'exploitation de ce canal et sur un éventuel partage de son exploitation. Au-delà de l'investissement, il faudra en effet se mettre d'accord sur le fonctionnement et l'exploitation du canal. Celui-ci ne fonctionne pas toute l'année, mais pendant la période touristique, ce qui nécessite d'adapter l'offre de service à cette période.

Ensuite, s'agissant du canal des Deux mers (canal latéral à la Garonne et canal du Midi), j'ai prévu d'aller au port de Castets-en-Dorthe pour vérifier comment cela se passe. Le capitaine du port nous attend avec impatience, avec certainement une longue liste de travaux à réaliser.

Enfin, c'est bien avec les territoires que nous devons travailler. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a encore dix-huit mois, les services de l'État travaillaient avec le préfet et intervenaient en tant qu'acteurs du territoire, avec vous et avec nous.

M. Stéphane Saint-André. Un dernier point : tout en étant un homme du Nord-Pas-de-Calais, j'ai des attaches dans le Sud-Ouest. Quand j'ai appris que les carrelets du bord de la Gironde, de la Garonne et de la Dordogne étaient menacés, j'en ai parlé à M. Marc Papinutti : celui-ci m'a immédiatement répondu qu'il fallait annuler les nouveaux arrêtés les concernant. Ce qui fut dit fut fait, et les carrelets sont sauvés.

M. Gilles Savary. Cette première décision vaut très largement un vote de confiance !
(Rires)

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Messieurs, je vous remercie pour toutes ces réponses.

*

* *

Après le départ de M. Stéphane Saint-André, il est procédé au vote sur la nomination par appel nominal à la tribune et à bulletins secrets, les scrutateurs d'âge étant Christophe Bouillon et Guillaume Chevrollier :

Les résultats du scrutin qui a suivi l'audition sont les suivants :

Nombre de votants	21
Bulletins blancs ou nuls	0
Abstention	5
Suffrages exprimés.....	16
Pour	16
Contre	0



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 3 juin 2014 à 16 h 30

Présents. – Mme Laurence Abeille, Mme Sylviane Alaux, Mme Gisèle Biémouret, M. Philippe Bies, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Stéphane Demilly, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, M. Yannick Favennec, M. Jacques Kossowski, M. Jacques Krabal, Mme Viviane Le Dissez, M. Yves Nicolin, M. Philippe Noguès, M. Bertrand Pancher, Mme Catherine Quéré, M. Jean-Marie Sermier

Excusés. - M. Alexis Bachelay, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Florent Boudié, M. Vincent Burroni, M. Jean-Jacques Cottel, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Christian Jacob, M. Napole Polutélé, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville, M. Jean-Pierre Vigier

Assistait également à la réunion. - M. Gilles Savary