ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Valorisation et développement du transport fluvial

Question écrite n° 30288

Texte de la question

M. Pierre Cordier appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur la valorisation et le développement du transport fluvial. Depuis le début de l'épidémie de covid-19, on parle beaucoup de transports, urbain, ferroviaire ou aéronautique, mais beaucoup moins du transport fluvial qui est pourtant le plus vertueux en matière énergétique. L'image du transport fluvial reste souvent trop lié aux pratiques ancestrales : celle de la batellerie, un transport ancien, lent, qui nécessite des transbordements, contrairement aux camions qui livrent directement sans rupture de charge. Mais, en réalité, une barge sur la Seine représente l'équivalent de 400 camions sur le périphérique parisien. Chaque année, 56 millions de tonnes sont transportées sur les 7 000 kilomètres de voies navigables gérées par VNF, ce qui ne représente que 4% du trafic terrestre. Les voies navigables offrent également un tourisme vert très apprécié des Français et de leurs voisins européens. Malheureusement, depuis de nombreuses années, on assiste impuissant au déclin du patrimoine fluvial en raison d'un manque d'investissements pour l'entretien et la modernisation des voies navigables françaises. Pourtant, avec un poids économique de 1,3 milliards d'euros et 6 100 emplois directs en France, le tourisme fluvial est loin d'être négligeable pour les territoires traversés, comme par exemple la vallée de la Meuse dans les Ardennes. Il contribue fortement au niveau international à l'attractivité de ces régions pour la plupart à caractère rural. La diversité et la richesse des voies navigables se marient parfaitement avec la gastronomie, le patrimoine, les paysages et la douceur de vivre à la française. De plus, la pérennité des canaux, et plus particulièrement de ceux dits « de petit gabarit » ne pourra se poursuivre que si des péniches passent régulièrement sur tout ces itinéraires. Ce ne sont en effet pas les petits bateaux de plaisance qui permettent d'entretenir l'enfoncement naturel sur les canaux. Il n'y a que les commerces chargés type péniche « Freycinet » qui puissent le faire, et éventuellement les péniches-hôtel dans une moindre mesure. Pour combler le retard de la France sur la Belgique ou l'Allemagne, des investissements importants sont nécessaires pour l'entretien des infrastructures comme les écluses, les barrages, la gestion de l'eau, mais aussi pour la création de liaisons fluviales comme celle du nouveau canal Seine-Nord, censé rejoindre le bassin du Nord. Il souhaite par conséquent savoir si le Gouvernement entend lancer un plan fluvial ambitieux, liant fret et plaisance, afin de relancer l'économie et le tourisme dans les territoires traversés par des voies navigables.

Texte de la réponse

Au travers du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis à la ministre des transports le 1er février 2018, le Gouvernement a pris acte d'un réseau de voies navigables dégradé. Le volet programmatique de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) donne la priorité à l'entretien et la modernisation de nos réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux. S'agissant plus particulièrement du réseau fluvial, le rapport annexé prévoit que l'État augmentera progressivement les crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) consacrés à la régénération et la modernisation (automatisation, téléconduite d'ouvrages) pour atteindre 110M€/an entre 2019 et 2022 et 130M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté de plus de 60 % ses subventions à VNF 5voies navigables de France par rapport à 2017 en matière d'investissements, de régénération et de modernisation du réseau, en les

portant à 112,5M€ dès 2019. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer l'état du réseau, en tenant compte des impératifs de sécurité hydraulique et de la fréquentation des voies, tant pour le fret que pour le tourisme et la plaisance. Le Contrat d'Objectif et de Performance (COP) signé par l'État et VNF le 30 avril 2021, en vertu de la LOM, confirme cet engagement financier important et inédit de 220 M€ en 2020, 300 M€ en 2021 (grâce à l'apport de 175 M€ du plan de relance sur 2021-2022). À l'horizon 2030, 3 Mds€ seront consacrés en investissement aux infrastructures fluviales dont 1,9 Mds€ dédiés à la régénération et à la modernisation du réseau, conformément aux priorités sur l'entretien des réseaux existants qui permettent d'assurer « les transports du quotidien ». Pour les voies caractérisées par un trafic très faible, une ouverture à la navigation en fonction de la saisonnalité des trafics (caractéristique première du trafic de plaisance et de tourisme) est mise en place, ainsi que cela est prévu dans le projet stratégique de VNF. Celui-ci avait été adopté par l'établissement en 2015 après une large concertation avec l'ensemble des partenaires et notamment les usagers de la voie d'eau. De façon équivalente, une évolution de l'usage de la navigation sur les voies les moins circulées ne saurait être envisagée sans avoir analysé les perspectives de trafic, les retombées économiques locales ou encore l'existence de projets de territoires autour de la voie d'eau. Comme le prévoit le COP, les évolutions des niveaux de service seront ainsi discutées et définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Il convient à cet égard de développer des coopérations fructueuses entre VNF et certaines collectivités, afin de dynamiser des itinéraires à potentiel touristique qui engendreront des retombées économiques locales. À ce titre, la ré-ouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple d'une coopération fructueuse entre l'État, VNF et les collectivités territoriales. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour son entretien et son exploitation, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan Etat-Régions régionaux. Les travaux nécessaires à la réouverture ont ainsi été engagés pour une mise en service prévue en 2021. Dans cette perspective, VNF pourrait ainsi renforcer ces coopérations sur des projets touristiques pour contribuer au dynamisme des territoires, notamment sur les voies navigables mentionnées.

Données clés

Auteur : M. Pierre Cordier
Circonscription : Ardennes (2e circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 30288
Rubrique : Transports par eau
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 9 juin 2020, page 3973
Réponse publiée au JO le : 14 décembre 2021, page 8891