



15ème législature

Question N° : 20654	De M. Pierre Cordier (Les Républicains - Ardennes)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports par eau	Tête d'analyse >Fermeture de voies navigables	Analyse > Fermeture de voies navigables.
Question publiée au JO le : 18/06/2019 Réponse publiée au JO le : 03/12/2019 page : 10621 Date de changement d'attribution : 24/09/2019 Date de signalement : 10/09/2019		

Texte de la question

M. Pierre Cordier appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures qui a proposé au Gouvernement, dans son point 3.5 de « redonner du sens au réseau fluvial » et d'engager une politique de « dénavigation » dont l'objectif est de fermer à la navigation les 20 % du réseau fluvial les moins circulés. Cette décision est paradoxale car le transport fluvial présente le meilleur rapport entre consommation énergétique et produits transportés, qu'il génère peu de nuisances et s'avère de haute sécurité. La France possède le réseau navigable le plus grand d'Europe, mais il est malheureusement sous-exploité. Cette proposition suscite par conséquent de légitimes inquiétudes, notamment des communes, des sites et de toutes les régions traversées par ce réseau, en particulier dans le département des Ardennes. En effet, supprimer près de 1 000 kilomètres de voies navigables grèverait ces collectivités de ressources touristiques importantes et entraînerait la désertification des villages qui trouvent dans l'économie touristique fluviale une part de leur activité. Supprimer des voies navigables risquerait également d'affaiblir le maillage territorial avec, pour conséquence, la perte considérable d'attractivité à la fois pour le transport (baisse de volumes transportés, perte de marché) et l'activité de plaisance fluviale. La fermeture de voies navigables mettrait fin à des filières d'avenir telle que la logistique urbaine fluviale et le tourisme fluvial (qui représente actuellement un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros annuels selon la direction générale des entreprises du ministère de l'économie et des finances et le commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) et pourrait être bien plus important, comme chez certains voisins). Il souhaite par conséquent avoir l'engagement du Gouvernement qu'aucune fermeture de voies navigables ne se fera sans un débat préalable et un vote du Parlement.

Texte de la réponse

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures remis à la ministre des transports le 1er février 2018 propose de concentrer les efforts d'investissement sur la sauvegarde patrimoniale des 20 % du réseau des voies navigables les moins circulés, plutôt que sur l'usage de la navigation. Cette proposition, d'après le rapport, ne vise pas à réduire les efforts d'investissement consentis par l'État via Voies navigables de France (VNF) mais à mieux répartir les dépenses. Le Gouvernement a pris acte du constat fait par le rapport d'un état du réseau de voies navigables dégradé. Le volet programmatique au projet de loi d'orientation des mobilités donne la priorité à l'accélération de 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) des voies navigables pour atteindre 110 M€/an entre 2019 et 2022 et 130 M€/an entre 2023 et 2027. D'ores et déjà, l'AFITF a augmenté significativement ses subventions à VNF en matière d'investissements de régénération et de modernisation du réseau, en les portant à 112,5 M€ dès 2019, soit une augmentation de plus de 60 % par rapport à 2017. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour améliorer progressivement 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. Pour les voies navigables 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 prévu dans le projet stratégique de VNF, adopté par l'établissement en 2015 après une vaste concertation avec l'ensemble des partenaires et notamment les usagers de la voie d'eau. Une évolution de l'usage de la navigation sur les voies les moins circulées ne saurait cependant être envisagée sans avoir analysé les perspectives de trafic et les retombées économiques sur le territoire, ainsi que les besoins d'un maillage territorial cohérent. L'État ne porte aucun projet de fermeture de voies navigables. Les évolutions des niveaux de service seront discutées et définies en concertation avec les collectivités territoriales concernées. Il convient à cet égard de développer des coopérations fructueuses entre l'établissement public VNF et certaines collectivités territoriales, afin de dynamiser des itinéraires à potentiel touristique et ainsi d'engendrer des retombées économiques pour le territoire. Ainsi, la ré-ouverture du canal de la Sambre à l'Oise constitue un exemple très intéressant. Pour ce canal, sur lequel la navigation avait été interrompue pour des raisons de sécurité, les intercommunalités se mobilisent avec VNF pour l'entretien et l'exploitation de la voie navigable, tandis que les investissements à consentir ont fait l'objet d'une inscription dans les contrats de plan État-Régions correspondants, permettant de prévoir une ré-ouverture dès la fin des travaux pour la saison estivale 2021.