



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>9258</b>	De <b>M. Antoine Villedieu</b> ( Rassemblement National - Haute-Saône )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports par eau	<b>Tête d'analyse</b> >Manque d'entretien des voies fluviales navigables en France	<b>Analyse</b> > Manque d'entretien des voies fluviales navigables en France.
Question publiée au JO le : <b>20/06/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>29/08/2023</b> page : <b>7790</b> Date de changement d'attribution : <b>27/06/2023</b>		

### Texte de la question

M. Antoine Villedieu attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur le manque d'entretien des voies fluviales navigables en France. Aujourd'hui, selon de multiples estimations, le pays compte entre 8 500 et 10 000 km de voies navigables. C'est un atout majeur à la fois pour les commerçants qui disposent de sources alternatives pour transporter leurs marchandises, pour le développement des activités touristiques mais également pour la transition écologique car le transport fluvial offre une excellente alternative au transport routier. En effet, le rapport rendu en février 2023 par le Conseil d'orientation des infrastructures à Élisabeth Borne pointe la nécessité de respecter les objectifs fixés par la loi « Climat et résilience », à savoir d'accroître le report modal des marchandises de la route vers le fluvial de 50 % d'ici 2030. Or, sur ces 10 000 km de voies fluviales navigables, seulement 5 000 sont véritablement exploitables en raison de plusieurs facteurs, notamment les sécheresses aquatiques mais également à cause de la prolifération de plantes aquatiques. Ces dernières mettent en péril la navigation des bateaux, ce qui pose un véritable problème tant pour le commerce que pour les activités touristiques. Petit à petit, de nombreuses bases se retrouvent dans l'obligation de fermer compte tenu des dangers et des risques encourus par les navigateurs. Malgré le manque d'investissement financier et humain dans le développement des voies navigables, l'entretien des infrastructures et la modernisation des équipements, les personnes et les organismes attachés aux ports de plaisance n'hésitent pas à prendre des initiatives personnelles pour lutter contre les sécheresses aquatiques et la prolifération des plantes aquatiques. De surcroît, alors que la France pâtit d'une absence de vision stratégique et d'une véritable ambition politique fluviale, celle-ci présente des avantages considérables dans plusieurs domaines. Il s'agit non seulement d'un impératif dans la poursuite du maillage territorial et de l'interconnexion avec l'Europe, mais également un levier majeur pour l'expansion du tourisme dont s'enrichit le pays. À cet égard, la planification de projets à grand gabarit, comme Saône-Moselle.Saône-Rhin, déjà inclus dans les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté aussi bien que dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en 2013, est indispensable pour perpétuer le développement de voies de transport de qualité tant sur le plan économique que sur l'aspect environnemental. Ainsi, il lui demande, d'une part, quelles sont les mesures qu'il entend mettre en place pour entretenir correctement les voies navigables fluviales et d'autre part, les solutions envisagées afin de pérenniser le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin dans le contexte de la révision du RTE-T pour qu'il puisse continuer à bénéficier de financements cruciaux pour son avenir.

## Texte de la réponse

Conformément à l'article L. 4311-8 du code des transports, introduit par la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, Voies navigables de France (VNF) et l'Etat ont signé le 30 avril 2021 un contrat d'objectifs et de performance (COP). Ce contrat ambitieux repose sur des moyens accrus, notamment une subvention AFIT-France dédiée aux investissements en régénération et en modernisation du réseau fluvial qui sera passée de 40 M€ en 2013 à 128 M€ en 2023 et qui continuera à augmenter conformément à la trajectoire inscrite dans la LOM. S'y est ajoutée une contribution exceptionnelle de l'Etat de 175 M€ pour la période 2021-2022, au titre du plan de relance de l'économie et qui vise prioritairement à accélérer la régénération des voies fluviales dans les territoires. Dès lors, c'est un programme d'investissement global de 3 milliards d'euros sur 10 ans qui est inscrit au COP. Ces efforts sont indispensables pour atteindre les objectifs du contrat et faire face aux défis : du développement de la logistique fluviale au regard de ses bénéficiaires environnementaux et de réduction de la congestion. C'est l'enjeu majeur de la régénération, de la modernisation et des projets de développements fluviaux sur l'axe Seine-Escaut, indissociables du canal Seine-Nord Europe ; de la mise en œuvre de projets de territoires, de valorisation économique, touristique et patrimoniale autour des voies d'eau en partenariat avec les Collectivités ; d'une gestion de l'eau écologique et répondant à de nombreux besoins agricoles, industriels et assurant la sécurité des populations et des usagers lors des événements climatiques extrêmes qui se sont multipliés ces dernières années, en lien avec le changement climatique. Concernant le projet Saône-Moselle - Saône-Rhin, la Commission « Mobilité 21 » de révision du schéma national des infrastructures de transport (SNIT) avait classé en 2013 le projet dans le « groupe des projets à horizon plus lointain ». Dès lors, les avant projets de ces liaisons n'ont pas été inscrits à la programmation associée à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. De plus, les travaux sur la révision du règlement RTE-T en 2022 ont démontré l'impérieuse nécessité de finaliser la réalisation de la liaison fluviale Seine-Escaut, conformément à la décision d'exécution du 27 juin 2019. Le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) a été saisi d'une demande d'acteurs économiques du secteur fluvial pour mettre en avant un projet de canal du Rhin à la Saône. Après l'abandon du canal Rhin-Rhône et le retrait de ce canal du RTE-T, le COI a estimé dans son rapport 2023 qu'il ne dispose pas des éléments qui justifieraient de relancer un tel projet. Il préconise dès lors que l'Etat examine de façon approfondie les possibilités de développement des offres de transport de marchandises combinant le fer et le fluvial avec les infrastructures existantes et les projets déjà prévus concernant l'axe Rhin-Rhône.