



*Monsieur Jean-Marc SAMUEL  
Président de la Fédération Agir pour le fluvial*

à

Madame Elisabeth BORNE  
Ministre chargée des Transports  
Hôtel de Roquelaure  
246 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris

À Roubaix, le 24 juin 2019,

**Objet** : Demande d'audience concernant la place accordée au fluvial dans la loi d'orientation des mobilités.

Madame la Ministre,

Les adhérents de la Fédération Agir pour le fluvial ont suivi de près les débats sur la loi d'orientation des mobilités (LOM), plus particulièrement ceux qui concernaient les amendements visant à améliorer la prise en compte du fluvial dans le projet de loi. Ils ont été atterrés par les arguments erronés mis en avant pour rejeter ces amendements et par le peu d'écoute qui a été accordé aux députés qui ont défendu la voie d'eau.

Lors de ces débats vous avez souligné à juste titre que le réseau fluvial a fait l'objet de décennies de sous-investissement. Vous avez une nouvelle fois affirmé que le budget prévu par la LOM est en nette croissance par rapport à ceux des années antérieures responsables de l'état de dégradation alarmant du réseau. Or, chacun peut vérifier en consultant les rapports financiers de VNF que cette affirmation est inexacte.

Comme vous le savez, Madame la Ministre, les budgets d'investissement affectés à la voie d'eau sont constitués, non seulement des crédits de l'AFITF, mais aussi des fonds propres de VNF et des co-financements.

Ainsi, lorsque l'on considère l'évolution du **budget global** d'investissement de VNF **entre 2008 et 2016**, on observe une relative stabilité des budgets autour de **180 millions d'euros par an en moyenne**. Les crédits AFITF inclus dans ces enveloppes ont fluctué entre 30 et 100 M€ par an sur cette période. Or, les moyens financiers globaux (incluant l'auto-financement et les co-financements) annoncés dans la LOM pour la

CONTACT

**période 2019-2027**, représentent également environ **180 M€/an** en moyenne, avec des crédits AFITF variant entre 110 et 130 M€. **Ainsi les budgets prévus pour les 9 années à venir sont du même niveau que ceux des 9 années précédant 2017.**

L'effondrement du budget de VNF en 2017 et en 2018, jusqu'à atteindre 129 M€, sous l'effet de coupes budgétaires drastiques, ne peut permettre d'affirmer que les moyens financiers prévus dans la LOM constituent un progrès. Seule l'observation sur une période longue a évidemment un sens.

De fait, la LOM ne prévoit aucun effort budgétaire pour le réseau fluvial par rapport à la décennie précédente.

Ceci est en contradiction totale avec les objectifs énoncés dans l'article 1A de la loi et avec la priorité n°1 affichée dans le rapport annexé : *« Les audits réalisés pour le ministère chargé des transports sur l'état des réseaux routiers, fluviaux et ferroviaires ont confirmé les retards accumulés en matière d'entretien des infrastructures et la nécessité d'en accroître les volumes »*. Un peu plus loin le texte indique : *« Concernant le réseau fluvial, l'audit externe sur l'état du réseau géré par Voies navigables de France (VNF), réalisé à la demande de l'État, a mis en évidence l'insuffisance des investissements consentis ces dernières années en matière de voies navigables, qui se traduit par une fragilisation du réseau, avec, à terme, un risque sur les missions mêmes de VNF, tant en matière de navigation que de gestion hydraulique »*.

La LOM utilise le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) comme référence pour justifier la programmation des investissements. Pourtant, les budgets prévus pour le réseau fluvial se situent très en deçà du scénario le plus bas proposé dans ledit rapport. Le COI estime en effet que la régénération de l'ensemble du réseau fluvial nécessite un budget annuel de **245 M€ pendant 10 ans**.

À cela, il faut ajouter **les actions de modernisation**, jugées prioritaires par VNF pour diminuer le personnel d'exploitation, estimées à **30 M€/an**. Si l'on soustrait ces 30 M€/an de l'enveloppe annuelle moyenne de 180 M€ prévue dans la LOM, il reste **150 M€/an pour la régénération du réseau**, ce qui correspond approximativement au budget estimé par le COI pour le seul maintien de la fonction hydraulique sur l'ensemble du réseau. Conclusion, il ne restera quasiment rien pour les actions de maintien de la fonction navigation qu'il s'agisse du petit ou du grand gabarit.

**L'équation financière, telle qu'elle est présentée dans la LOM, est impossible.** Même le scénario de **« dénavigation »** de 20 % du réseau proposé par le COI, déjà inacceptable pour les professionnels et pour les territoires, ne permet pas de rentrer dans l'épure budgétaire prévue par la LOM : il a été évalué à 210 M€/an

par le COI pour les actions de régénération, soit 240M€ avec les actions de modernisation.

**Les budgets aujourd'hui prévus par la LOM conduiront par conséquent à l'abandon de la fonction navigation sur un linéaire bien plus important. 50 % ? 60 % ?**

Lors du débat en Commission du développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, face à l'inquiétude fondée de certains députés à la perspective d'une fermeture partielle du réseau fluvial, vous avez renvoyé la question des arbitrages au niveau des collectivités locales. Surprenante position quand on sait qu'il s'agit d'une infrastructure nationale, relevant de la responsabilité de l'Etat, dont l'état déplorable est le résultat de l'indigence des moyens financiers consacrés à ce réseau depuis des décennies.

D'une manière générale les débats ont montré qu'en dépit des intentions affichées dans la loi, **le gouvernement ne s'intéresse pas au réseau fluvial et sous-estime sa capacité de contribution au report modal**. La plupart des amendements visant à favoriser l'utilisation du mode fluvial se sont vus opposer des arguments erronés montrant une méconnaissance de l'économie du transport fluvial et du fonctionnement des acteurs de la logistique et du transport, mais aussi une volonté de soumettre la politique nationale de report modal aux intérêts locaux. **Les mesures résiduelles** intégrées in fine dans la loi relèvent du registre de la persuasion qui a montré toute son inefficacité depuis 30 ans. **Elles ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux du réchauffement climatique.**

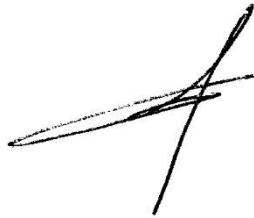
Les acteurs du fluvial ne comprennent pas le désintérêt du gouvernement vis-à-vis du développement du transport fluvial, et cette incapacité à prendre les mesures législatives nécessaires. **Pourtant le fluvial est aujourd'hui plébiscité par les citoyens.** Pourtant l'impérieuse nécessité de rééquilibrer les modes de transport pour réduire les gaz à effet de serre semble faire consensus, au-delà des clivages politiques.

Agir pour Fluvial, fédération qui regroupe de nombreux acteurs professionnels, politiques et associatifs du secteur fluvial, souhaite pouvoir aborder avec vous les **différentes pistes possibles pour sortir le réseau fluvial de l'impasse financière** dans laquelle il se trouve, et à cette fin sollicite de votre part un entretien.

L'une des pistes que nous souhaitons évoquer avec vous est l'opportunité qu'offre le **prolongement de la concession CNR**. Nous proposons en effet que, dans le cadre de cette procédure, les principes d'utilisation de la redevance du concessionnaire (200 à 250 M€/an) soient revus afin qu'elle soit versée majoritairement à l'AFITF et qu'elle soit affectée aux investissements sur l'ensemble du réseau fluvial national. Cette mesure serait parfaitement cohérente puisqu'elle contribuerait à la mise en œuvre de l'un des objectifs majeurs de

la politique de l'Etat dans lequel s'inscrit également la concession CNR.

Dans l'attente d'une proposition de rendez-vous, je vous prie d'agréer, Madame la Ministre l'expression de ma très haute considération.

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.

Jean-Marc SAMUEL  
*Président de la fédération Agir pour le Fluvial*

Copie à :

Monsieur Jimmy BRUN, *Conseiller technique chargé des Transports au cabinet Premier ministre.*

Monsieur Thierry GUIMABUD, *Directeur général de Voies Navigables de France.*

Monsieur Didier LEANDRI, *Président du Comité des Armateurs Fluviaux.*