



## FEDERATION NATIONALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

---

263 rue de Paris – case 543 – 93515 Montreuil Cedex  
tél. : 01 48 18 82 81 – Fax : 01 48 51 62 50 –  
E mail : [fd.equipement@cgt.fr](mailto:fd.equipement@cgt.fr) - Site : [www.equipement.cgt.fr](http://www.equipement.cgt.fr)

Montreuil, le 10 décembre 2008.

Mesdames, Messieurs les maires,  
Mesdames, Messieurs les Présidents de conseils régionaux et généraux,  
Mesdames, Messieurs les Sénateurs et les Députés.

Le projet de Loi Grenelle 1 a été voté en première lecture à l’Assemblée Nationale le 21 octobre 2008 et sera à nouveau débattue au SENAT en début janvier 2009.

Nous attirons votre attention sur la disposition de l’article 10 V, dernier alinéa « l’Etat étudiera l’opportunité de donner à l’établissement public Voies Navigables de France (VNF) la pleine propriété du domaine public fluvial, attaché à réseau magistral » qui a été insérée au cours de cette session parlementaire par les Députés.

Cette proposition n’a pas été retenue dans la négociation du Grenelle et nous attachons une grande importance à ce que la Loi traduise les engagements pris.

Elle apparaît contradictoire avec la mise en œuvre de la politique des transports qui prend désormais une « forme multimodale intégrée..» permettant de formaliser les complémentarités modales.

En abandonnant ainsi le traitement séparé des modes de transports qui a prévalu ces dernières décennies, et en affirmant la logique de développement multimodal et intégré des modes, le projet de Loi fixe un objectif de réorientation du système de transport pour répondre aux besoins de report modal de la route vers les transports alternatifs fer, cabotage maritime et singulièrement le fluvial. Il s’agit là d’une rupture et d’un des leviers essentiels pour inscrire la politique des transports et de leurs infrastructures dans le développement durable. Cette logique que nous partageons suppose de sortir d’une concurrence entre les infrastructures et leur gestion séparée.

Comment conduire une politique multimodale avec un éclatement des propriétés et des responsabilités ?

Rappelons que la création de Voies Navigables de France (VNF) en 1991 avait pour objectif de stopper la dégradation du réseau de voies navigables ; cet établissement public s’était vu confié la gestion, l’exploitation, le développement et la modernisation de la voie d’eau.

Force est de constater, que 17 ans après, cette solution présentée par le Gouvernement n'a pas été miraculeuse ! Même si le transport fluvial reste sur une progression tendancielle sur les 10 dernières années (+ 33%) avec une diminution en 2007, il ne représente qu'une part modale de 5 à 6% du transport de marchandises en France alors que les bilans énergétique et écologique sont particulièrement positifs.

Ni le programme de fiabilisation et de restauration de la voie d'eau, ni la remise en état des barrages ou leur reconstruction et l'adaptation des écluses et des voies aux contraintes de navigation, n'ont permis d'enrayer cette situation et de répondre aux objectifs prescrits.

Le rapport de la Cour des Comptes en 2006 notait que « les moyens, en augmentation, restaient insuffisants au regard des besoins» ils ne couvraient que 70% des besoins d'investissement en matière de restauration à minima !! alors qu'en 1990 dans un autre rapport, le Conseil Général des Ponts et Chaussées soulignait la nécessité d'entretenir les barrages, estimant qu'outre leur fonction exercée pour la navigation, l'investissement se justifiait pour 45% sur le simple maintien des plans d'eau nécessaires aux différents usages de la voie d'eau.

La CGT estime que la multifonctionnalité de la voie d'eau et l'absolue nécessité de maintenir les plans d'eau indispensables à la vie et à l'économie de notre territoire passe par une maîtrise publique des infrastructures et de leur utilisation allant de pair avec la mise en œuvre d'une politique publique d'entretien, de maintenance et de l'exploitation et par voie de conséquence de leur financement, chiffré à plusieurs milliards d'€

**La voie d'eau est d'intérêt général et doit rester un bien public. C'est pourquoi le principe du transfert à l'établissement public VNF de la pleine propriété du domaine public fluvial, attaché à réseau magistral n'est pas acceptable en raison du manque de vision globale et cohérente du réseau en complète contradiction avec les enjeux du développement durable. Seul l'Etat peut y répondre et assurer la cohésion sociale et territoriale et engager avec les acteurs et usagers la réflexion sur le sens à donner au développement nécessaire de la voie d'eau.**

Préserver les activités de gestion du domaine public fluvial, dans un concept de service public fluvial est un enjeu majeur pour la France tant la voie d'eau cumule de nombreuses fonctions parmi lesquelles figure le transport fluvial, dont les avantages socio-économiques et écologiques sont indéniables pour la société.

Seul un grand service public, fort d'une ingénierie publique et de moyens renforcés et modernisés au sein du MEEDDAT, est capable de résister au morcellement du réseau et à son abandon en raison de critère de performance et de rentabilité des installations (écluses et barrages), canaux et ouvrages que l'Etat n'a pas modernisés et qui souffrent d'un manque d'entretien.

Nous ne nous résignons pas à l'abandon d'un concept fort et structurant de service public pour les infrastructures considérant qu'il est absolument nécessaire de maîtriser la finalité de l'utilisation de la voie d'eau et de garantir des règles unifiées en faveur de la sécurité et de la qualité. La CGT exige les recrutements nécessaires pour renforcer les organisations de travail et l'amélioration des conditions sociales des plus de 3800 agents intervenant sur les voies d'eau dans le cadre de la mise à disposition de VNF.

Au moment où émerge une exigence de refonder la politique de l'aménagement durable du territoire, il est inacceptable de livrer le réseau de voies navigables à un opérateur, fût-il un EPIC de l'Etat, dont la vocation entrepreneuriale le conduit à soumettre le développement nécessaire du fret fluvial et l'organisation du transport aux contraintes de la rentabilité financière.

C'est précisément dans une approche d'ensemble du réseau de voies navigables, prenant appui sur les différentes fonctions que sont le transport fluvial, la prévention des crues et des risques (plan de protection des risques d'inondations), l'alimentation en eau pour des usagers individuels, urbains, agricoles ou industriels (gestion des bassins et de la qualité de l'eau) ou la production hydroélectrique, ainsi que le tourisme, que l'Etat et les collectivités territoriales, doivent exercer leurs prérogatives de maîtrise publique de la voie d'eau allant de la propriété des infrastructures, de la gestion du domaine public fluvial, de l'entretien et la restauration des voies navigables et du patrimoine, à l'utilisation de la voie d'eau.

**Mesdames et Messieurs nous vous demandons de vous prononcer en faveur du retrait de cette disposition du projet de loi qui est incompatible avec la mise en œuvre de l'ambition du Grenelle et les enjeux climatiques, énergétiques et écologiques.**

Nous savons pouvoir compter sur votre action et rôle d'élu et de Parlementaire.

Veuillez croire, Madame et Monsieur, en nos salutations les plus respectueuses.

**Jean Marie RECH**  
Secrétaire général de la FNEE CGT

PJ : 1 annexe

## **Annexe : le réseau de voies navigables répond aux enjeux du développement durable.**

**Sur le domaine public fluvial :** s'étend 6700 km de voies navigables confiées à VNF dont 4100 km pour le transport de marchandises dit «réseau magistral» et 2600 km de voies d'eau utilisées pour le tourisme fluvial (transport de passagers et plaisance..) ; il est constitué d'un patrimoine écologique majeur et d'un réseau hydraulique de 3800 km de canaux et 2900 km de rivières et fleuves ; il comprend: chemins de halages, 83 ports de commerce et plate-formes multimodales, 319 escales de bateaux à passagers et haltes nautiques, des espaces de loisirs et aménagements urbains souvent au centre ville.

**Entretien et maintenance:** 349 barrages et 1589 écluses assurent leur navigabilité et sont entretenus et restaurés par plus de 3800 agents du MEEDDAT mis à disposition de VNF (+400 agents de VNF).

**Domaine et aménagements :** traversent 11 régions « mouillées » et 37 départements et 2763 communes.

**Transport fluvial :** une part modale de 5% à 6% en transport intérieur mais une part modale importante au niveau des bassins de navigation.: 8,5% Rhône –Saône, 11,3% Nord Pas de Calais, 17,5% Moselle, 18% Seine-Oise et 32% Rhin.

**Développement durable :** le transport fluvial répond aux enjeux écologiques et énergétiques; avec 3,7 fois moins de pétrole et 4 fois moins d'émission de CO2 que le transport routier; le secteur des transports émet **28% des Gaz à Effet de Serre (GES)** dont le fluvial ne représente que 1,4 %, le rail 0,35% et le routier 94%.

***Les coûts externes du transport** (coûts infrastructures et coût sociaux environnementaux liés aux émissions de GES et pollution, accident... ) sont générés à hauteur de 83% par la route mais ne représentent que 0,4% pour le fluvial (5€/tonne à comparer à 12€/tonne pour la route); Le secteur des transports est le deuxième **consommateur d'énergie** (32%) dont le fluvial est très économique: avec 5 litres de carburant fossile on transporte 1 tonne de marchandises sur 100 km par route et sur 500 km par voie d'eau.*

**Ressources de l'Etat** (LFI 2008) : 121,6 millions d'€ de taxes fiscales(taxe hydraulique payée par les utilisateurs de la voie d'eau notamment EDF) + 4,6 millions issus du budget de l'Etat;

**Ressources propres à VNF** : 22,7 millions d'€ de redevances domaniales d'occupation temporaire du domaine public et 12,8 millions d'€ de péages payés par les usagers de la voie d'eau + subvention annuelle de 50 millions d'€ prévue au contrat d'objectifs Etat/VNF auxquels s'ajoutent 4 millions d'€ issus du Grenelle dans le PLF 2009.

**Besoins de financement:** le Gouvernement vient de décider d'engager le chantier du canal Seine-Nord Europe; liaison fluviale de 106 km, à l'aide d'un montage financier en contrat de partenariat public-privé (PPP); Cela devrait coûter 4 milliards d'€ contre 3,52 milliards en maîtrise publique; Avec les 500 millions de ressources publiques qui vont être versées aux actionnaires et investisseurs on pourrait engager dès à présent un plan ambitieux annuel pour la modernisation, l'entretien courant et la remise à niveau des canaux et installations .

La réalisation vers 2015 de ce canal à grand gabarit permettra la navigation aux convois fluviaux de 4400 tonnes (équivalent de 220 camions)et d'ouvrir le réseau d'infrastructures à grand gabarit au réseau fluvial européen.