



Commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois

*Commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement
et de l'aménagement du territoire*

**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE :
UN CANAL D'AVENIR AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE**

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS DU RAPPORT

Rapport présenté par MM. Francis Grignon et Yves Rome, sénateurs

Rapport n° 724 (2013-2014)

- Maintenir la fidélité à l'esprit de la réforme d'atteindre les objectifs de report intermodal du Grenelle I par le développement du transport fluvial qui suppose une mise à niveau de l'infrastructure fluviale afin de combler le déficit fluvial du pays.
- Sécuriser le programme d'investissement nécessaire à l'atteinte du projet d'établissement « Voies d'eau 2018 » et lever les doutes sur la stratégie fluviale du pays.
- Lancer la réalisation du canal Seine Nord Europe en s'inscrivant dans le calendrier de soutien européen consacré par la déclaration de Talinn qui en prévoit l'éligibilité aux fonds européens à hauteur de 40 % sur la base des propositions de reconfiguration formulées en 2013.
- Accompagner les intervenants de la filière en recherchant à développer les synergies nécessaires par une politique de soutien à la cale française qui doit être défendue par la constitution d'une « Europe de la batellerie » et par la mise en œuvre d'une action publique déterminée pour réaliser les potentialités du fluviomaritime.
- Créer un Conseil national du transport fluvial réunissant l'ensemble des parties prenantes, en particulier les collectivités territoriales, afin de délibérer les grandes orientations de la politique fluviale du pays.
- Conserver à VNF un statut d'autonomie.
- Adopter une pratique de la tutelle plus conforme à l'autonomie de l'établissement, plus respectueuse de ses engagements, et plus compatible avec les objectifs et moyens contractualisés entre VNF et l'État.
- Conclure au plus vite un nouveau contrat d'objectif et de performance tenant compte des orientations formulées par le Conseil national du transport fluvial à instaurer.
- Analyser les impacts économiques et financiers de l'état de « minorité financière » réservée à VNF et prendre les mesures qu'impose son rôle d'investisseur.
- Compléter les mesures réglementaires d'application de la loi de 2012 en respectant son esprit d'élargir les moyens de gestion de VNF sur la base d'une plus grande autonomie.
- Remédier aux obstacles pratiques qui subsistent notamment dans le domaine des recrutements et de la gestion des promotions.
- Finaliser l'émergence d'une communauté des personnels de la voie d'eau en unifiant les institutions représentatives du personnel, et en égalisant les conditions sociales des différentes composantes des effectifs par des choix négociés avec la participation de toutes les parties effectivement impliquées.

- Revoir le statut du domaine public confié à VNF en évaluant le bilan des différentes options.
- En attendant, respecter le sens des décrets réglant l'affectation des produits du domaine et sortir du moratoire concernant les maisons éclusières sur des bases raisonnables et équitables.
- Améliorer le fonctionnement de la police de la voie d'eau, en remédiant aux grippages dénoncés par les professionnels et en minimisant les périodes de « chômage ».
- Envisager les modifications du système général de tarification des transports afin de le rendre plus compatible avec les coûts complets, y compris écologiques, des transports, condition d'une meilleure vérité économique susceptible de favoriser l'essor du fluvial par l'instauration des conditions économiques d'un report modal plus spontané.
- Adopter une gestion des coûts variables de l'infrastructure fluviale adaptée aux objectifs de l'offre de service de VNF et aux enjeux réels du domaine fluvial en leurs différentes dimensions.
- Faire évoluer la structure d'effectifs de VNF en procédant aux enrichissements de ses emplois à mesure de la réalisation du programme d'investissements et dans la perspective d'améliorer les capacités de conduite des projets et de développement économique.
- Améliorer la comptabilité analytique de VNF en particulier sous l'angle des coûts des différentes voies d'eau.
- Améliorer les performances de VNF dans l'évaluation préalable et la conduite des projets d'investissement.
- Sécuriser le recours aux contrats de partenariat.
- Préserver un haut niveau d'investissement compatible avec les objectifs stratégiques de la voie d'eau et susceptible de produire des gains d'efficience dans l'offre de VNF.
- Placer l'investissement fluvial sous le régime européen de la « clause d'investissement » en pleine cohérence avec la préoccupation, qu'il faut consacrer, de réduire la dette écologique en Europe.
- Sécuriser la taxe hydraulique et analyser les différentes options alternatives.
- Respecter les engagements financiers de l'État et de l'AFITF en levant les inquiétudes en cours sur leur fiabilité budgétaire. Pour le moins, respecter les recommandations, quelque minimalistes qu'elles apparaissent, de la Commission Mobilité 21.
- Pleinement reconnaître la contribution des collectivités territoriales au financement de la politique fluviale nationale, et, en particulier, obvier aux effets pervers d'aménagements de compétences négligeant leur apport primordial pour les infrastructures publiques.
- Inverser la trajectoire de provisionnement de VNF.
- Optimiser les produits du domaine public fluvial en mobilisant les facultés offertes par la loi de 2012 tout en respectant les principes de bonne gestion et la conciliation avec les actions d'intérêt conduites par les collectivités territoriales.
- Étudier dans quelle mesure la tarification des concessions pourrait permettre à VNF de tirer des recettes des rentes auxquelles il contribue.
- Réaliser un audit des montages utilisés pour la valorisation foncière du domaine permis par la loi sous revue.