

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 11 janvier 2012

(48^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES GUENÉ

Secrétaires :

Mme Michelle Demessine, M. Hubert Falco.

1. **Procès-verbal** (p. 75)
2. **Dépôt de rapports** (p. 75)
3. **Démission d'un membre d'une délégation sénatoriale et candidature** (p. 75)
4. **Constitution d'un groupe politique** (p. 75)
5. **Voies navigables de France. – Adoption définitive en deuxième lecture d'un projet de loi dans le texte de la commission** (p. 75)

Discussion générale : MM. Thierry Mariani, ministre chargé des transports ; Francis Grignon, rapporteur de la commission de l'économie.

MM. Jean-François Husson, Philippe Esnol, Mme Mireille Schurch, M. Jean-Michel Baylet, Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, MM. Roland Ries, Louis Nègre, Joël Labbé, Robert Navarro.

Suspension et reprise de la séance (p. 87)

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 89)

Amendements identiques n^{os} 1 de M. Roland Courteau et 4 rectifié *bis* de M. Charles Revet. – MM. Roland Courteau, Charles Revet, le rapporteur, le ministre. – Retrait des deux amendements.

Amendement n^o 2 de M. Philippe Esnol. – MM. Philippe Esnol, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n^o 3 de M. Philippe Esnol. – MM. Philippe Esnol, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

MM. Gilbert Roger, Jean-Jacques Pignard, Mme Mireille Schurch, M. Joël Labbé.

Adoption de l'article.

Articles 2, 4, 4 *bis*, 8 *bis* et 8 *ter*. – Adoption (p. 94)

Article 9 (*suppression maintenue*) (p. 97)

MM. Daniel Raoul, président de la commission de l'économie ; le ministre.

Adoption définitive du projet de loi.

6. **Nomination d'un membre d'une délégation sénatoriale** (p. 98)

7. **Ordre du jour** (p. 98)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. CHARLES GUENÉ

vice-président

Secrétaires :
Mme Michelle Demessine,
M. Hubert Falco.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. M. le Premier ministre a transmis au Sénat le rapport sur la mise en application de la loi n° 2008-1330 du 17 décembre 2008 de financement de la sécurité sociale pour 2009, en application de l'article 67 de la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit.

Il a été transmis à la commission sénatoriale pour le contrôle de l'application des lois ainsi qu'à la commission des affaires sociales.

M. le président du Sénat a, par ailleurs, reçu de M. André-Claude Lacoste, président de l'Autorité de sûreté nucléaire, le rapport annuel d'activité de l'Autorité de sûreté nucléaire, en application de l'article 7 de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire.

Il a été transmis à la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Acte est donné du dépôt de ces documents. Ils sont disponibles au bureau de la distribution.

3

DÉMISSION D'UN MEMBRE D'UNE DÉLÉGATION SÉNATORIALE ET CANDIDATURE

M. le président. Mes chers collègues, je vous informe que M. Gérard César a démissionné de la délégation sénatoriale à la prospective.

Le groupe Union pour un mouvement populaire a présenté la candidature de M. Jean-François Mayet pour le remplacer.

En application des articles 110 et 8, alinéas 2 à 11, du règlement du Sénat, cette candidature a été affichée. Elle sera ratifiée si la présidence ne reçoit pas d'opposition dans le délai d'une heure.

4

CONSTITUTION D'UN GROUPE POLITIQUE

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. Jean-Vincent Placé, en application de l'article 5, alinéa 2, du règlement, la liste des sénateurs déclarant adhérer au groupe écologiste, ainsi que la déclaration politique de ce nouveau groupe, qui compte dix membres.

M. Placé, président du groupe écologiste, a également fait connaître que, en application de l'article 5 *bis* du règlement, le groupe écologiste se déclare comme groupe minoritaire. Ce groupe pourra donc bénéficier des droits attribués aux groupes d'opposition et minoritaires par la Constitution et notre règlement, notamment dans le cadre des journées mensuelles réservées. *(Applaudissements sur les travées du groupe écologiste, du groupe socialiste et du groupe CRC.)*

5

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

ADOPTION DÉFINITIVE EN DEUXIÈME LECTURE D'UN PROJET DE LOI DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion en deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à Voies navigables de France (projet n° 206, texte de la commission n° 222, rapport n° 221).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

M. Thierry Mariani, ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le transport fluvial français est sur le point de franchir une étape décisive.

Nous avons le choix entre laisser se creuser un peu plus l'écart de croissance et de compétitivité avec nos voisins du nord de l'Europe ou entreprendre une réforme majeure de l'organisation du service public de la voie d'eau. Le Gouvernement a préféré l'action à l'immobilisme en déposant ce projet de loi relatif à Voies navigables de France, sur lequel les deux chambres se sont maintenant prononcées en première lecture.

Conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement a mis en place une politique volontariste en faveur du transport fluvial. Je rappelle que le principal objectif consiste à renforcer le report modal vers la voie d'eau et à faire évoluer la part cumulée du fret ferroviaire et du fret fluvial de 14 % à 25 % du fret global à l'échéance de 2022. Il me semble qu'un tel objectif devrait faire consensus !

Ces efforts ont commencé à porter leurs fruits. Malgré un contexte économique difficile, ce mode de transport compétitif, économe en énergie et respectueux de l'environnement a ainsi enregistré, en 2010, un taux de croissance proche de 10 %, grâce à cette mobilisation sans précédent.

Pour promouvoir notre ambition, il était donc temps de doter Voies navigables de France de moyens et de compétences renforcés. Comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler en première lecture, Voies navigables de France n'a pas aujourd'hui une maîtrise suffisante des moyens indispensables à sa gestion. C'est pourquoi la principale disposition du projet de loi consiste à regrouper, au sein d'un nouvel établissement public de l'État, les actuels salariés de l'établissement et les agents des services déconcentrés de l'État. La gouvernance du futur établissement reposera sur une unité de gestion, afin de faire prévaloir une culture commune, gage d'une meilleure efficacité.

Par ailleurs, le nouveau statut d'établissement public administratif de VNF, qui a été confirmé par les deux chambres du Parlement, présente l'avantage de maintenir les garanties dont bénéficiaient auparavant les agents de l'État concernés par le transfert, tout en préservant la possibilité de recruter des salariés de droit privé.

Sur la question de la représentation des différentes catégories de personnels au sein des divers organes de gouvernance de l'établissement public, les débats de première lecture, tout particulièrement les propositions de la commission de l'économie du Sénat, ont permis de revenir à un dispositif proche de celui qui ressortait de la concertation avec les organisations syndicales. Le texte a ainsi atteint aujourd'hui un point d'équilibre : il préserve en effet les intérêts des différentes catégories de personnels tout en écartant les risques d'inconstitutionnalité.

S'agissant du maintien de l'appellation « Voies navigables de France » pour le nouvel établissement, conformément à votre souhait, je n'y reviendrai pas : le Gouvernement l'a accepté, à la suite de l'Assemblée nationale, même s'il lui paraissait important de marquer symboliquement cette évolution par un changement de nom, comme il s'y était engagé devant les organisations syndicales en juin dernier. Cela manifeste la volonté du Gouvernement de tenir compte de l'avis du Sénat et de l'Assemblée nationale.

Je tiens à souligner que les nombreux amendements déposés par la Haute Assemblée concernant les missions du nouvel établissement ont enrichi le texte du Gouvernement. Les modifications que vous avez proposées vont en effet dans le

sens de la volonté du Gouvernement d'affirmer plus clairement la contribution de VNF à la réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement en termes de développement du transport fluvial, en parfaite complémentarité avec les autres modes de transport. On ne peut donc que se féliciter, à ce titre, de ce que le texte adopté par l'Assemblée nationale confirme cette volonté et reconnaisse les compétences de l'établissement en matière de développement durable et d'aménagement des territoires.

Permettez-moi de revenir brièvement sur les nouvelles compétences que le Gouvernement souhaite donner à l'établissement afin de lui permettre de valoriser efficacement le domaine public fluvial que lui confie l'État. Le Sénat craignait un changement de métier de Voies navigables de France et a souhaité encadrer plus strictement les conditions de réalisation d'opérations d'aménagement par ses filiales. *A contrario*, l'Assemblée nationale avait proposé de transférer la propriété du domaine public fluvial à VNF, mais cette proposition a été abandonnée à la demande du Gouvernement.

Je considère aujourd'hui que le texte, tel qu'il a été amendé, apporte toutes les garanties nécessaires. Nous sommes en effet assurés que le domaine public fluvial continuera d'être préservé, au service du développement de la voie d'eau et des territoires. Par ailleurs, VNF aura la possibilité de réaliser, en lien avec les collectivités territoriales, des opérations d'aménagement intéressantes sur des terrains en bordure de voie d'eau considérés comme définitivement inutiles au regard des opérations liées au transport fluvial.

Dans un autre domaine, l'Assemblée nationale a souhaité inscrire dans la loi la possibilité de créer une interprofession dans le secteur fluvial, afin de pallier l'absence d'organisation représentative de l'ensemble des métiers de ce dernier. Cette disposition a été soutenue par le Gouvernement, car elle va dans le bon sens, celui d'un développement coordonné de la filière fluviale française. La création de cette interprofession représente un enjeu majeur et stratégique pour l'économie nationale, dans un marché européen hautement concurrentiel.

De même, l'Assemblée nationale a souhaité conforter la possibilité accordée aux ports fluviaux de mener des opérations de coopération transfrontalière. Cette disposition, qui concerne notamment les ports rhénans, permettra de poursuivre la coopération transfrontalière existante.

Je me réjouis, enfin, que la commission ait salué l'initiative de l'Assemblée nationale visant à concilier les contraintes de sécurité de la navigation avec l'intérêt patrimonial des navires anciens.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le texte sur lequel vous allez vous prononcer aujourd'hui est l'aboutissement de discussions riches, parfois techniques, toujours guidées par une volonté commune de développer le transport fluvial et le report modal en France. Je tiens à saluer ici la qualité des travaux parlementaires, l'Assemblée nationale ayant repris la majorité des propositions du Sénat.

Je souhaite vivement – et je sais que cette ambition est largement partagée sur toutes les travées – que ce texte contribue pleinement à la relance de la voie d'eau. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et au banc de la commission.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Francis Grignon, rapporteur de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui, en deuxième lecture, le projet de loi relatif à Voies navigables de France. Le 20 décembre dernier, la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté sans modification la rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale. En effet, les députés nous ont très largement suivis, et nous avons été sensibles à leur attitude constructive. De petites améliorations seraient encore possibles, mais, compte tenu du calendrier, il me semblerait plus prudent et, surtout, plus utile au développement des voies navigables d'adopter conforme ce projet de loi, plutôt que de prendre le risque de reporter cette réforme.

La rédaction à laquelle nous sommes parvenus est fidèle aux accords qui ont été passés, au début de l'été dernier, avec les agents du secteur fluvial, c'est-à-dire les 400 salariés de droit privé qui travaillent aujourd'hui pour l'établissement public industriel et commercial VNF et les 4 000 agents de droit public qui travaillent principalement dans les services de la navigation.

Ce projet de loi a pour objet principal de regrouper au sein de VNF, à partir de l'an prochain, l'ensemble de la « communauté du fluvial ». Les organisations syndicales ont négocié cette fusion et obtenu des garanties que nous avons confortées en première lecture ; VNF a établi un plan stratégique crédible qui donne une chance nouvelle à la voie d'eau dans notre pays : dans ces conditions, il me semble – et la commission s'est exprimée en ce sens le 20 décembre dernier – que notre responsabilité est bien de ne pas retarder le processus.

Ce qui a également motivé notre décision, c'est le fait que toutes les organisations syndicales signataires de l'accord, CGT en tête, nous ont dit préférer ce texte, même perfectible, à pas de texte du tout ou à un mauvais texte.

Je rappellerai les cinq principaux points de l'accord social signé au début de l'été dernier et composant la feuille de route de l'élaboration de ce projet de loi.

Premier point : VNF deviendra un établissement public administratif, ce qui se justifie par la nature de ses financements, publics pour la plus grande part, par le statut de son personnel, dont la très grande majorité, à la suite de la fusion, relèvera du droit public, et par certaines de ses missions, qui demeurent régaliennes.

Deuxième point : le domaine public fluvial demeurera propriété de l'État ; il sera confié à VNF, comme aujourd'hui, plutôt que transféré en pleine propriété.

Troisième point : les agents de droit public et de droit privé conserveront leurs avantages individuels et collectifs, ce qui a des conséquences directes sur l'organisation de leurs institutions représentatives du personnel. Nous avons beaucoup travaillé sur ce point lors de la première lecture, en instaurant un comité technique unique qui jouera le rôle d'un comité d'entreprise et d'un comité technique. Les députés nous ont très largement suivis sur ce sujet, auquel les personnels sont très sensibles.

Quatrième point : toutes les voies d'eau seront maintenues et la « relance de la voie d'eau » concernera l'ensemble du réseau, et pas seulement le réseau « magistral » dévolu au transport. Nous avons conforté cet engagement en rappelant

le rôle des voies secondaires dans la gestion hydraulique et dans le tourisme ; nos collègues députés sont allés dans le même sens.

Enfin, cinquième point : aucun agent ne se verra imposer une mobilité géographique.

Je me félicite de ce que nous soyons parvenus, après certes quelques péripéties, à préserver dans ce projet de loi l'intégralité des cinq points de l'accord social. Nos collègues députés ont apporté quelques changements à notre rédaction, en allant presque toujours dans notre sens, avec le souci de parvenir à une adoption du texte avant la fin de la session parlementaire.

Je me contenterai de signaler les quelques nouveautés ajoutées par nos collègues députés, qui ne devraient pas faire débat.

Les députés ont conféré la personnalité juridique à la formation du comité technique unique représentant les salariés de droit privé. Ils ont précisé plusieurs règles de désignation des représentants du personnel, pour garantir que les salariés du privé seront effectivement représentés.

En première lecture, nous avons précisé que « seule la formation représentant les salariés du privé est compétente pour gérer les activités culturelles et sociales » de l'actuel comité d'entreprise. Nos collègues députés sont allés plus loin : la personnalité juridique rassure les salariés de droit privé, qui veulent légitimement continuer à gérer eux-mêmes leurs activités sociales et culturelles. Dès lors que cette personnalité juridique ne constitue pas un obstacle au bon fonctionnement de l'ensemble, il n'y a guère de raison de s'y opposer : l'objectif, c'est bien que tous les salariés, de droit privé comme de droit public, travaillent et s'organisent ensemble durablement.

Les députés ont ensuite prévu que les ports fluviaux situés sur une voie navigable « non transférable » puissent « mener des opérations de coopération transfrontalière ». Cela répond à une demande tout à fait légitime des collectivités territoriales concernées ; j'en sais quelque chose puisque, dans ma région, la coopération entre ports rhénans est une réalité quotidienne.

Nos collègues de l'Assemblée nationale ont encore prévu qu'un « arrêté du ministre chargé des voies navigables réglemente la navigation dans les eaux intérieures des bateaux traditionnels lorsque ceux-ci sont possédés par une association dont seuls les membres ont vocation à embarquer à leur bord ». Cela est limpide : il s'agit seulement d'assouplir la réglementation pour la circulation des bateaux d'intérêt patrimonial.

Les députés ont enfin prévu qu'une organisation interprofessionnelle de la filière fluviale puisse faire l'objet d'une reconnaissance par le ministre chargé des transports et que cette organisation interprofessionnelle soit habilitée à passer des accords, à condition que les professions qui y sont représentées soient unanimes. Là encore, cette précision va dans le sens du développement de la filière fluviale : nous ne pouvons qu'y être favorables.

J'en viens aux deux points qui, au regard des amendements déposés en séance aujourd'hui, paraissent encore poser des difficultés à certains de nos collègues : ils concernent l'un et l'autre, à l'article 1^{er}, les activités que VNF est autorisé à développer pour valoriser le domaine public fluvial, au besoin en créant des filiales et en prenant des participations dans des sociétés.

En premier lieu, les députés ont supprimé l'obligation, pour VNF, de construire une « quantité minimale de logements » dans le cadre de ses opérations comportant des bureaux ou des locaux d'activité – ce sujet avait fait l'objet d'un large débat en première lecture au Sénat – et ajouté celle de constituer une « réserve en vue de futurs aménagements utiles au trafic fluvial ».

Nous avons introduit la notion de « quantité minimale de logements » en séance publique. J'avais alors souligné combien cette notion était floue, peu opératoire, et pouvait même s'avérer contradictoire avec les documents d'urbanisme existants : en effet, les aménagements peuvent très bien porter sur des zones où ces documents ne prévoient pas de logements. Notre débat, cependant, avait fait apparaître une volonté commune d'associer les collectivités locales aux opérations d'aménagement engagées par VNF.

Je crois que la rédaction actuelle du texte nous donne satisfaction. Nos collègues députés ont conservé la référence aux organismes publics d'aménagement que nous avons introduite, de même que l'obligation, pour les opérations d'aménagement, d'être compatibles avec les principes d'aménagement définis dans le schéma de cohérence territoriale, voire dans les plans locaux d'urbanisme. Ils n'ont fait que supprimer la notion de « quantité minimale de logements », dont j'ai souligné le caractère peu opératoire. Ils ont ensuite étendu la consultation des collectivités territoriales : notre rédaction prévoyait une concertation sur la seule « quantité minimale de logements » ; il s'agit désormais de consulter les collectivités territoriales pour toute opération comportant des locaux d'activité ou des bureaux, *a fortiori* des logements. Enfin, VNF doit constituer des réserves foncières, dans l'intérêt du trafic fluvial. La rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale est donc satisfaisante.

En second lieu, les députés ont restreint la condition de capitaux en majorité publics que nous avons introduite en séance plénière pour les filiales que VNF est autorisé à créer et pour les sociétés auxquelles il est autorisé à s'associer.

La rédaction initiale du texte donnait à VNF une très large marge de manœuvre pour valoriser le domaine public : il s'agissait, ni plus ni moins, de transposer une compétence dont VNF dispose actuellement en tant qu'établissement public industriel et commercial. En première lecture, lors de l'examen du texte en commission, nous avons précisé celui-ci pour mieux relier cette faculté aux missions mêmes de l'établissement. En séance plénière, cependant, contre mon avis personnel, le Sénat avait subordonné la faculté de créer des filiales ou de s'associer au respect d'une condition stricte : les filiales de VNF et les entreprises auxquelles l'établissement pourrait s'associer devraient être à capitaux majoritairement publics. C'est cette condition que nos collègues députés ont assouplie, en précisant qu'elle ne s'appliquerait qu'aux filiales et aux sociétés dont la vocation est de réaliser des opérations d'aménagement.

Leur raisonnement est le suivant : si les opérations d'aménagement urbain justifient le pilotage public, comme cela a été le cas pour celle du port Rambaud à Lyon, où VNF s'est associé à la Caisse des dépôts et consignations, d'autres opérations ne verraient pas le jour sans l'intervention du secteur privé, en particulier des projets ayant trait au développement des énergies renouvelables ou à la valorisation urbaine, et il était dès lors utile d'assouplir cette condition pour les opérations accessoires.

Ce raisonnement me paraît acceptable, et je veux souligner l'attitude constructive de nos collègues députés, qui ont préservé cette condition de capitaux en majorité publics pour les opérations principales. Avec la présente rédaction, c'est seulement pour des opérations accessoires que VNF serait autorisé à prendre des participations ou à créer des filiales à capitaux majoritairement privés : il s'agit, de manière très pragmatique, de lui donner toutes les chances de valoriser le domaine public, tout en restant dans le cadre strict du contrôle public qui est celui dont relèvent les établissements publics administratifs.

Voilà, mes chers collègues, pourquoi je vous proposerai d'adopter le texte dans sa rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale, sans modification. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et sur certaines travées du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-François Husson.

M. Jean-François Husson. Monsieur le ministre, nouvel élu dans cette assemblée, j'aimerais vous interroger sur ce projet de loi relatif à Voies navigables de France, qui m'apparaît important, opportun et susceptible de faire consensus sur nos travées, après la prise en compte d'un certain nombre d'amendements présentés en commission.

La présentation de ce texte intervient à un moment capital pour l'avenir de la voie d'eau en France et permet de mesurer le chemin parcouru depuis la création, il y a vingt ans, de ce bel outil qu'est Voies navigables de France, cet établissement ayant signé avec l'État, en décembre dernier, son contrat d'objectifs et de performance.

Nous ne pouvons que souscrire à l'ambition affichée par le Gouvernement de développer l'intermodalité, de favoriser l'essor des voies à grand gabarit pour le transport de marchandises, afin de permettre à notre pays de rattraper son retard et d'instaurer enfin une réelle complémentarité avec les transports ferroviaire et routier, en vue de mettre fin au « tout-routier », souvent dénoncé.

Nous estimons fondée cette réforme de la gouvernance de VNF, destinée à doter le nouvel établissement public administratif appelé à voir le jour le 1^{er} janvier 2013 de tous les leviers de commande et d'un certain nombre de prérogatives renforcées.

Je veux à cet instant saluer les efforts menés en amont par l'État, en concertation avec les représentants du personnel. Les négociations ont abouti à la signature d'un accord satisfaisant, équilibré et prometteur avec les principaux partenaires sociaux engagés avec lui dans la mise en œuvre de cette première étape d'un plan plus global de modernisation du transport fluvial.

Si Voies navigables de France s'apprête donc à devenir un acteur complet, cohérent et responsable de la voie d'eau, ce qui est bien conforme à la lettre et à l'esprit du Grenelle de l'environnement, on peut néanmoins regretter qu'une certaine frilosité ait empêché jusqu'ici la puissance publique d'aller jusqu'au bout de la logique sous-tendant le présent dispositif.

En choisissant de ne pas transférer en pleine propriété à VNF son domaine public fluvial, alors même qu'une telle évolution était justement rendue possible et reconnue comme nécessaire, l'État risque de priver l'établissement public d'une dimension pourtant essentielle à l'exercice de ses missions.

Or, la future loi devra non seulement permettre une montée en puissance de la voie d'eau en matière de fret – vous me permettez de me réjouir, en ma qualité de sénateur de Meurthe-et-Moselle, du lancement de la première tranche de la plate-forme multimodale et multisites sur la Moselle –, mais aussi refléter une volonté politique forte de développer de nouvelles infrastructures, à l'heure où la compétition internationale ne cesse de s'intensifier.

Monsieur le ministre, cette réforme de VNF portée par le Gouvernement ne prendra tout son sens que si elle est véritablement mise au service de grands projets se trouvant aussi au cœur des orientations stratégiques du schéma national des infrastructures de transports, actuellement examiné pour avis par le Conseil économique, social et environnemental.

Nous serons très attentifs à la mise en œuvre effective des intentions qui sont exprimées. Nous aurons d'ailleurs rapidement l'occasion de mesurer leur portée, puisque se tient actuellement la concertation sur le tronçon entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine prévue par le Grenelle de l'environnement.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Jean-François Husson. Quant au « dialogue compétitif » pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe, il devrait se conclure prochainement, en vue d'un démarrage des travaux à la fin de cette année.

Compte tenu de mes convictions européennes, je ne peux que me féliciter de voir la liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin préinscrite dans la carte des grands projets structurants retenus et éligibles à des financements communautaires au titre du Réseau transeuropéen de transport pour la période 2014-2020.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire, à ce stade, en quoi l'adoption de la réforme de VNF facilitera la poursuite de la réalisation des grands projets engagés, au premier rang desquels figure le projet de liaison Saône-Moselle/Saône-Rhin, dont la coordination est placée sous la responsabilité du préfet de la région Lorraine, à un an du lancement du débat public ? Quels sont les moyens prévus ?

M. le président. La parole est à M. Philippe Esnol.

M. Philippe Esnol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est en octobre dernier que nous avons été saisis en première lecture du projet de loi relatif à Voies navigables de France. En tant que maire de Conflans-Sainte-Honorine, capitale francilienne, pour ne pas dire nationale, de la batellerie, j'attache un grand intérêt à ce texte. Ce n'est d'ailleurs évidemment pas un hasard si c'est l'un de mes illustres prédécesseurs, Michel Rocard, qui a été à l'origine, en 1991, alors qu'il était Premier ministre, de la création de Voies navigables de France, en remplacement du vieil Office national de la navigation.

On comprendra ma satisfaction qu'ait été maintenue l'une des modifications que nous avons apportées au texte initial, à savoir la plus visible et la plus signifiante d'entre elles d'un point de vue symbolique, sinon la plus importante : l'appellation « Voies navigables de France » sera conservée, et l'établissement ne deviendra donc pas une énième agence nationale. Cette décision se justifie d'ailleurs pleinement par la grande notoriété et la bonne image dont bénéficie VNF dans son secteur d'activité ; un changement de nom aurait donc été préjudiciable et en outre coûteux.

Cela étant dit, au-delà du maintien de l'appellation de VNF, sur quoi ont débouché les discussions parlementaires, tant au Sénat qu'au Palais-Bourbon ? Sommes-nous parvenus à améliorer ce texte et à répondre à certaines problématiques réelles, en partant d'un projet de loi initial dont la portée était limitée – je le dis sans intention polémique – et qui n'était pas à la mesure des enjeux en termes de développement et de valorisation du transport fluvial de marchandises dans notre pays ?

Pour ma part, je pense que nous pouvons approuver la décision de faire évoluer VNF, dans le respect de ses missions. Il s'agit d'instaurer une nouvelle gouvernance, d'abord en conférant à VNF le statut d'établissement public administratif, ensuite en mettant en place un nouveau mode de gestion des personnels.

On a pu s'étonner que le Gouvernement opte pour le statut d'établissement public administratif plutôt que pour celui d'établissement public industriel et commercial, qui aurait mieux correspondu, nous semble-t-il, à la vocation naturelle de VNF. Nous avons déjà fait part de nos doutes à cet égard lors de la première lecture, mais le Gouvernement n'avait pas été en mesure de nous apporter de réponse de fond sur ce point ; peut-être M. le ministre le pourra-t-il à l'occasion de cette deuxième lecture ?

En ce qui concerne les personnels de VNF, notre groupe entend que leurs intérêts soient préservés : c'est un point crucial, non négociable. Cela passe par le respect des accords qui ont été conclus avec les organisations représentatives, tant des salariés de VNF que des agents publics concernés.

Nous avons été vigilants sur cette question. Le texte issu des travaux menés en première lecture au Sénat avait permis de lever quelques-unes des interrogations qui pouvaient subsister : la rédaction me semble à présent satisfaisante.

Cependant, alors que nous avons également veillé à apporter au texte certaines améliorations techniques, nos collègues de l'Assemblée nationale n'ont pas fait preuve de la même exigence. C'est pourquoi nous serons conduits, au cours de la discussion des articles, à introduire quelques garde-fous, à seule fin de garantir le bon fonctionnement de VNF et la poursuite de ses activités dans le respect de ses missions, qui sont d'intérêt général et doivent le rester.

Nous souhaitons par exemple éviter que l'établissement public ne prenne le risque de se disperser dans ses opérations de prises de participation et de filialisation. À cette fin, nous proposerons, comme nous l'avons déjà fait en première lecture, de prévoir que les capitaux des filiales de VNF ou des sociétés dans lesquelles l'établissement prendra une participation devront être majoritairement publics, y compris pour les activités annexes de valorisation urbaine, que l'Assemblée nationale a imprudemment exclues du champ d'une telle disposition.

Par ailleurs, nous souhaitons apporter des éléments de sécurisation aux collectivités territoriales travaillant avec VNF sur de grands projets d'aménagement et d'infrastructures. C'est un point important à nos yeux. Il convient, tout en permettant bien entendu à l'opérateur de valoriser ses emprises foncières s'il le souhaite, de lui rappeler qu'il doit agir en totale concertation avec les collectivités territoriales concernées, dans le respect notamment de leurs schémas de cohérence territoriale ou de leurs plans locaux d'urbanisme, lorsqu'ils existent.

Telles sont les grandes questions dont nous avons débattu et que nous avons en partie réglées. Nous reviendrons cet après-midi sur les points qui ne nous satisfont pas encore.

Je voudrais maintenant évoquer des sujets qui ne sont pas abordés dans ce projet de loi, où malheureusement l'essentiel est totalement laissé de côté. Nous sommes en effet en présence d'un texte technique relatif à la gouvernance de VNF, qui ne traite nullement des enjeux fondamentaux que recouvrent les missions premières de l'établissement : la gestion et le développement du transport fluvial.

La France demeure très en retard dans ce domaine, en termes de trafic, certes, mais aussi, plus fondamentalement, d'infrastructures, d'entretien et de développement du réseau – se pose notamment la question du gabarit –, ainsi que d'intermodalité avec la route et le rail, autre mode de transport écologique délaissé. Si le Gouvernement comparait la situation de notre pays en matière de transport fluvial à celle de notre voisin allemand, comme il se plaît tant à le faire dans d'autres domaines, cela lui permettrait de mesurer ce qu'il reste à faire !

Ce simple texte relatif à la gouvernance vient donc bien tard. Si l'on ne peut évidemment que souscrire au principe de la relance de la voie d'eau, on peut craindre que les grandes déclarations faites à ce sujet ne restent lettre morte, à l'instar des belles promesses du Grenelle de l'environnement, dont certaines concernaient très directement le transport fluvial : l'objectif était de porter de 14 % à 25 % la part cumulée du fret ferroviaire et du fret fluvial dans le transport de marchandises.

Ce texte tardif et de portée limitée masque donc de véritables enjeux en matière d'investissements pour l'avenir et de développement des modes de transport « doux » sur le plan environnemental. Nos infrastructures fluviales n'ont plus été modernisées depuis le programme Freycinet des années vingt !

Comment pouvons-nous espérer renforcer la compétitivité de nos entreprises de la batellerie, promouvoir le transport fluvial et développer la plurimodalité en donnant un *hinterland* à nos grands ports maritimes si nous ne consentons pas pour la voie fluviale un effort en matière d'équipement et d'infrastructures ?

C'est par exemple un enjeu vital pour ma ville de Conflans-Sainte-Honorine, où nous travaillons à une grande opération d'intérêt national avec Ports de Paris, qui favorisera à terme l'articulation entre les modes de transport, depuis le grand port du Havre jusqu'à l'Île-de-France.

Les enjeux sont énormes. Nous devons remettre en état un réseau qui ne répond plus aux normes internationales, accroître les capacités et les gabarits du réseau principal, sécuriser les voies, garantir la mise en conformité environnementale du réseau et de son exploitation, permettre l'essor du réseau secondaire dans les domaines du tourisme, des loisirs et de la plaisance, qui sont réellement porteurs à l'échelon local.

Je ne peux que me borner à évoquer ces grands enjeux, qui ne sont malheureusement pas l'objet principal du présent texte, mais auraient dû être celui d'un véritable plan de relance de la voie d'eau, dont nous avons beaucoup entendu parler mais que nous n'avons jamais véritablement vu venir...

Voilà pourquoi nous tenterons encore d'améliorer le projet de loi au cours de cette deuxième lecture, dans un esprit toujours constructif.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Philippe Esnol. En toute responsabilité, compte tenu des attentes des organisations syndicales et de notre respect pour la démocratie sociale, nous ferons tout pour que ce texte puisse être adopté rapidement, car même si sa portée est limitée, il est relativement consensuel et pourra être utile dans l'avenir.

Nous n'en éprouvons pas moins une certaine amertume, car nous sentons bien que votre ambition pour le développement du transport fluvial en France s'est éteinte. Pour notre part, nous croyons en l'avenir de ce mode de transport économique et écologique, que nous défendons résolument. Encore faut-il que nous nous donnions les moyens d'investir aujourd'hui pour mieux assurer son développement demain. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici quasiment parvenus au terme du processus législatif, s'agissant du projet de loi relatif à Voies navigables de France. Force est pourtant de constater que, malgré des débats nourris, ce texte ne règle toujours pas la question essentielle, celle des moyens consacrés au développement du transport fluvial et de la voie d'eau.

Ainsi, nous regrettons que ce projet de loi se borne à traiter de questions organisationnelles, sans réellement aborder la problématique des missions de la nouvelle agence, ni celle de ses moyens humains et financiers. Il a en effet quasiment pour seul objet de regrouper au sein d'une même entité juridique les 400 salariés de droit privé de Voies navigables de France et les 4 400 agents de droit public qui travaillent principalement dans les services de la navigation.

Ce texte, dont la rédaction initiale avait été très mal accueillie, fait suite à deux protocoles d'accord, en date du 24 juin et du 1^{er} juillet derniers, signés entre les syndicats et le Gouvernement et posant le principe de la réunion des personnels au sein d'une nouvelle agence. Ces protocoles d'accord ont marqué des avancées significatives, en amenant une modification de la nature même du projet de loi initial, qui, disons-le clairement, visait tout simplement à externaliser les missions de l'État en vue d'une privatisation à terme des services de la voie d'eau.

Nous pensons que ce texte doit s'inscrire dans le respect du dialogue social mené entre les syndicats et le Gouvernement. Si, d'un point de vue juridique, les parlementaires ne sont bien évidemment aucunement tenus par ces protocoles, ils doivent moralement de respecter le compromis qui les sous-tend.

De ce fait, nous continuons de regretter que le Sénat ait fait le choix, lors de la première lecture, de rétablir l'appellation « Voies navigables de France », contrairement à ce que prévoyaient les protocoles d'accord. Symboliquement, cela augure mal, pour les agents de l'État, de leur intégration au sein du nouvel établissement : ils peuvent en retirer l'impression d'être purement et simplement aspirés par l'ancien VNF.

À l'Assemblée nationale, il a été proposé de transférer le domaine fluvial de l'État à la nouvelle agence, ce qui allait à l'encontre des protocoles d'accord. Heureusement, grâce à l'adoption d'un amendement de notre collègue Daniel Paul, cette tentative a échoué.

De manière plus positive, nous estimons que, dans sa rédaction actuelle, le texte respecte les protocoles d'accord en ce qui concerne les dispositions ayant trait aux personnels

de la nouvelle agence : il maintient le principe de la création d'un comité technique unique obligatoire après un délai de deux ans. Celui-ci sera composé d'une formation représentant les personnels de droit public, d'une formation représentant les salariés de droit privé et d'une formation plénière compétente pour les questions communes aux deux catégories d'agents. L'introduction par l'Assemblée nationale de la personnalité juridique pour la formation représentant les personnels de droit privé constitue une exception au regard de ce qui se pratique aujourd'hui, mais cela ne pose pas de problème majeur.

Nous saluons le fait que, malgré les déclarations de certains parlementaires, l'Assemblée nationale et le Sénat aient fait le choix de conserver à l'établissement le statut d'établissement public administratif, conformément à ce que prévoyaient les protocoles d'accord. Ce choix nous semble cohérent avec les missions d'intérêt général dévolues à l'agence, ainsi qu'avec les missions de réglementation et de police de navigation qui lui sont confiées.

En ce qui concerne les missions, nous regrettons que les députés aient restreint aux seules opérations d'aménagement l'application de la condition que les filiales créées par VNF ou les sociétés faisant l'objet d'une prise de participation soient à capital majoritairement public. Il nous semblerait préférable d'en revenir à la rédaction qui avait été adoptée au Sénat sur proposition conjointe du groupe CRC et du groupe socialiste.

Nous prenons acte de la création d'une organisation interprofessionnelle de la filière fluviale, même si nous aurions préféré que soit mis en place, comme nous l'avions proposé en première lecture, un comité d'usagers disposant de compétences claires pour formuler des propositions de prescriptions réglementaires s'imposant au gestionnaire de la voie d'eau, aux gestionnaires des ports et aux collectivités riveraines en matière d'hygiène et de sécurité pour les navigants.

Comme je l'ai annoncé au début de mon intervention, nous regrettons avant tout l'absence de toute référence aux moyens de relancer la voie d'eau conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement.

Ainsi, alors que le préambule du protocole d'accord du 24 juin 2011 prévoit bien que 840 millions d'euros seront investis sur la période 2010-2013 pour la mise en sécurité, la modernisation et le développement des voies navigables, sur un total estimé à 2,5 milliards d'euros d'ici à 2018, nous craignons que les montants réellement engagés ne soient pas à la hauteur de ces prévisions, d'autant que les ressources propres de l'établissement seront amputées du fait du plafonnement de la taxe hydraulique.

Nous sommes encore très loin d'un véritable plan-programme pour le développement d'un réseau national fluvial qui permettrait réellement aux chargeurs d'utiliser la voie d'eau plutôt que la route. Cela est bien dommage, car le rééquilibrage modal est une exigence politique, économique et environnementale incontournable.

Sur le fond, pour que ces missions d'intérêt général puissent être remplies, nous estimons qu'une maîtrise publique de l'infrastructure de transport fluvial, adossée à des moyens financiers publics suffisants, est nécessaire. Nous refusons donc que le jeu de la valorisation foncière permette à VNF de compenser le désengagement de l'État, comme c'est le cas, dans le secteur du transport ferroviaire, pour Réseau ferré de France. Or le contenu du contrat d'objectifs et de performance de VNF nous fait craindre un accroissement du

recours à cette valorisation, puisqu'est préconisé « un développement des recettes soit par le développement de projets immobiliers sur le domaine, à l'instar de port Rambaud à Lyon, soit par une politique de cessions ».

Par ailleurs, nous désapprouvons la décision du Gouvernement de ne plus recruter des ouvriers des parcs et ateliers, au prétexte du transfert qui a été opéré au profit des départements par la loi de 2009.

À cet égard, par un avis émis le 23 novembre dernier, le Conseil économique, social et environnemental a demandé la suspension de l'application de la révision générale des politiques publiques, la RGPP, et une évaluation globale des moyens des politiques publiques. Cela suppose, dans le domaine de la voie d'eau, d'inverser la logique de réduction des emplois à hauteur de 271 équivalents temps plein, le seul projet de loi de finances pour 2012 prévoyant d'en supprimer 84.

Il apparaît ainsi, en creux, que l'objectif premier de cette réforme organisationnelle reste la réduction des coûts par le biais d'une rationalisation du nombre de postes, au rebours de l'ambition affichée de relancer la voie d'eau. Ainsi, le contrat d'objectifs et de performance indique clairement qu'« il convient d'accompagner les gains de productivité nécessaires pour satisfaire aux objectifs de réductions d'emplois arbitrés par l'État dans le cadre de la RGPP, sur la période 2011-2013 ».

En ce sens, le présent projet de loi s'intègre dans la logique d'austérité qui enferme chaque jour davantage notre pays dans la crise. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC, du groupe écologiste et du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Michel Baylet.

M. Jean-Michel Baylet. « On entend le souffle du vent dans les feuilles des platanes, les clapotis de l'eau. Le bleu du ciel illumine les champs de blé moissonnés [...]. C'est un instant idyllique dont l'on peut profiter, à bord d'une péniche sur le canal du Midi, en automne. » (*Sourires.*)

M. Raymond Vall. Tout un poème !

M. Roland Courteau. C'est dans l'Aude, cela !

M. Jean-Michel Baylet. C'est ainsi, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, que commence un article du très sérieux magazine allemand *Der Spiegel* vantant les charmes uniques de notre canal du Midi, inscrit depuis 1996 au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Malheureusement, cette « idylle » pourrait bien prendre fin si nous n'y prenons garde. En effet, les 42 000 platanes qui bordent le canal devront tous être abattus d'ici quinze à vingt ans, à la suite de la propagation de la maladie dite du « chancre coloré ».

Or Voies navigables de France, qui doit assurer la gestion et l'entretien du canal, est loin de pouvoir faire face à ce désastre. L'État n'assume pas ses responsabilités et n'a pas pris, jusqu'à présent, d'engagements suffisants pour sauver le canal. Lors d'un déplacement dans l'Aude, au mois de novembre, Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a proposé de recourir au mécénat pour financer le reboisement.

M. Roland Courteau. C'est vrai !

M. Jean-Michel Baylet. Mais l'État devrait, me semble-t-il, montrer l'exemple, et surtout agir vite, car chaque jour de retard pris dans le combat contre la maladie coûte très cher.

On nous propose aujourd'hui de remplacer les platanes centenaires par une variété résistante au chancre coloré, le « platanor », ou par des tilleuls ou des frênes, arbres qui ne sont pas naturellement présents sur les bords du canal du Midi. Alors que les collectivités territoriales sont très engagées dans la résolution de ce problème, l'État délaisse ce site historique et exceptionnel : je le déplore vivement !

Je sais que mes collègues Françoise Laborde et Christian Bourquin ont déjà évoqué cette situation catastrophique lors de la première lecture du présent projet de loi. Vous leur aviez alors répondu, monsieur le ministre, que les voies d'eau du Sud-Ouest, dont le canal du Midi, avaient déjà bénéficié de 37 millions d'euros d'investissements. Mais cela est loin d'être suffisant, et vous le savez ! Nous espérons donc que des financements à la mesure de l'urgence et de la gravité de la situation seront débloqués.

Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet, qui me tient cependant particulièrement à cœur, le canal du Midi traversant mon département du Tarn-et-Garonne et, plus largement, tout le Sud-Ouest. Je souligne d'ailleurs que l'appellation « canal du Midi » ne se justifie que pour le tronçon entre Toulouse et Sète : entre Bordeaux et Toulouse, il s'agit du canal latéral à la Garonne, et pour l'ensemble de son tracé, de Bordeaux à Sète, du canal des Deux-Mers ! Soyons précis !

M. Roland Courteau. Tout à fait !

M. Jean-Michel Baylet. J'en viens au projet de loi soumis à notre examen, qui paraît dans l'ensemble assez consensuel, même s'il ne répond pas aux véritables enjeux du secteur des voies navigables dans notre pays, ainsi que nous l'avions souligné lors de la première lecture.

La commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a repris sans modification le texte adopté en première lecture par les députés. Toutefois, loin de contenir des mesures ambitieuses pour une relance de la voie d'eau, ce projet de loi se borne à réformer la gouvernance de l'établissement Voies navigables de France.

Cette réforme était certainement nécessaire. D'ailleurs, personne ne conteste la pertinence de son objectif premier, à savoir regrouper l'ensemble des personnels de la voie d'eau, les salariés de VNF et les agents de droit public, au sein d'un même établissement. La situation actuelle, dans laquelle seuls les salariés de VNF, représentant environ 10 % des personnels, sont soumis à l'autorité hiérarchique du directeur de l'établissement, pose en effet des problèmes de gestion évidents.

Il me semble que nous pouvons tous partager l'objectif de renforcer la gouvernance de VNF, pour lui permettre de mener à bien ses missions, qui sont précisées et élargies par le présent projet de loi. En outre, le Sénat a eu le bon sens d'adopter certaines modifications opportunes en première lecture, en maintenant par exemple l'appellation « Voies navigables de France ».

Cela étant, ce projet de loi est d'autant plus consensuel qu'il ne répond pas à l'enjeu essentiel, à savoir relancer la voie d'eau.

VNF a élaboré en 2010 un « projet pour la voie d'eau », résultant d'études et de réflexions menées en lien avec l'État. Ce plan stratégique à l'horizon de 2018 vise à atteindre les objectifs de développement du transport fluvial et à assurer l'avenir de l'ensemble du réseau navigable.

La réforme de la gouvernance de VNF facilitera certes la bonne gestion de l'établissement, mais comment celui-ci pourra-t-il accomplir ses missions sans bénéficier de garanties financières ?

Le Gouvernement a promis 840 millions d'euros pour financer le programme d'investissements, de modernisation et de mise en sécurité du réseau sur la période 2011-2013. Ce programme devrait coûter au total 2,5 milliards d'euros d'ici à 2018 : nous sommes loin du compte ! Selon le Gouvernement, il s'agit d'un effort « sans précédent ». Ce financement repose notamment sur une augmentation de la taxe hydraulique. Pourtant, cette même taxe a été plafonnée dans le projet de loi de finances pour 2012, au prétexte de l'augmentation de la capacité d'autofinancement de VNF. Il y a là une incohérence sur laquelle nous aimerions obtenir des explications.

La sincérité des engagements du Gouvernement reste donc à vérifier. Ce dernier n'a d'ailleurs pas hésité à prendre des mesures contradictoires. Ainsi, alors qu'il a consacré comme une priorité le développement du transport fluvial dans le Grenelle de l'environnement, il a dans le même temps contribué à la fermeture de nombreux canaux, dans le cadre de l'application de la révision générale des politiques publiques.

Quoi qu'il en soit, pour développer réellement le réseau et rattraper notre retard, il est nécessaire d'aller beaucoup plus loin et de nous donner les moyens de réaliser nos ambitions. Il faut élaborer dès maintenant une grande loi pour le développement des voies d'eau, qui devra aborder notamment la réforme de la fiscalité des voies navigables, en particulier celle de la taxe hydraulique. Je souligne que les collectivités territoriales devront jouer un rôle important dans ce dossier et être parties prenantes à la préparation d'un tel texte, qu'elles réclament depuis longtemps.

Les membres du groupe RDSE et les radicaux de gauche ne sont donc pas opposés à la réforme de la gouvernance de VNF, mais ils attendent de l'État qu'il prenne des engagements beaucoup plus forts en faveur d'une véritable relance de la voie d'eau et apporte une réponse rapide et à la hauteur de la situation s'agissant du canal des Deux-Mers. Dans un esprit constructif, et afin de ne pas compliquer plus encore la fin de cette législature, ils voteront ce projet de loi. (*Applaudissements sur la plupart des travées du RDSE, ainsi que sur les travées du groupe socialiste, du groupe écologiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en tant que rapporteur spécial du principal programme de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », qui regroupe l'ensemble des moyens dévolus aux infrastructures et aux services de transport terrestres, je ne peux que me réjouir du large consensus qui s'est exprimé, tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, sur ce projet de loi soulignant parfaitement la pertinence économique et les avantages environnementaux du développement du transport fluvial.

Le texte que nous examinons aujourd'hui en deuxième lecture constitue la traduction concrète des engagements du Grenelle de l'environnement en matière de transports. En effet, le Grenelle de l'environnement a accordé au secteur fluvial l'importance qu'il mérite, en consacrant comme une

priorité la relance de la voie d'eau, afin de faire passer la part du transport non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance de 2022.

Nos collègues députés ont adopté le texte en y apportant quelques précisions tout à fait pertinentes, qui vont dans le sens des préoccupations exprimées au Sénat en première lecture. Il s'agit de favoriser le développement de la voie d'eau, au bénéfice de la communauté du transport fluvial dans ses deux composantes, publique et privée.

La relance de la voie d'eau, laquelle constitue le mode de transport de fret le plus respectueux de l'environnement, s'impose aujourd'hui avec l'émergence des préoccupations écologiques. Le transport fluvial est, en effet, infiniment moins polluant et considérablement moins coûteux que le transport routier, comme en témoignent les chiffres : il consomme de trois à quatre fois moins de pétrole et émet de trois à quatre fois moins de CO₂.

Le Grenelle de l'environnement, qui a inscrit le transport fluvial au cœur des alternatives durables au « tout-routier », a joué un rôle fondamental pour donner une nouvelle impulsion à Voies navigables de France et développer sa compétitivité dans l'avenir. On peut dire que le Grenelle de l'environnement a marqué un véritable tournant pour la voie d'eau française, qui doit lui permettre de rattraper le retard considérable qu'elle a accumulé.

La France souffre, en effet, d'une desserte fluviale insuffisante des ports maritimes. La part de marché de la voie d'eau s'établit entre 6 % et 15 %, bien loin de ce que l'on constate chez nos voisins européens, notamment aux Pays-Bas.

Pour combler ce retard, il faut réaliser rapidement les infrastructures permettant d'améliorer l'interface entre la voie fluviale et les espaces portuaires. Il importe également que les ports maritimes jouent pleinement leur rôle dans le développement du transport fluvial. Il apparaît indispensable de structurer leur *hinterland*, et donc de renforcer les ports intérieurs, qui constituent des pôles industriels et logistiques dédiés à la distribution des flux sur le territoire.

Cette réforme de l'organisation du service public de la voie d'eau est totalement complémentaire de la réforme portuaire que nous avons votée en 2008, qui constituait un véritable plan de relance des grands ports français.

Il convient en outre de ne pas oublier cette autre dimension essentielle qu'est la modernisation de la batellerie, décisive pour le devenir du transport fluvial. L'âge moyen de la flotte française est de quarante ans, 140 de nos unités ayant moins de vingt ans, contre 650 aux Pays-Bas. Le tonnage moyen est de 770 tonnes pour la flotte française, contre 1 130 tonnes en moyenne en Europe.

Le défi est donc de taille, et il est crucial de tout faire pour le relever dans le contexte économique que nous connaissons depuis trois ans. Pour cela, VNF doit pouvoir disposer de la pleine maîtrise de la gestion de ses moyens humains et monter en puissance sur le plan financier. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a adopté un programme d'investissement ambitieux et sans précédent, de près de 840 millions d'euros. Sa mise en œuvre contribuera à la remise en état, à la sécurisation, à la modernisation et au développement du réseau.

De plus, dans le cadre de la loi de finances pour 2012, le Parlement a adopté une hausse importante de la taxe hydraulique affectée à VNF, qui devrait ainsi bénéficier de 30 millions d'euros supplémentaires.

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, a également accru les moyens consacrés à la voie d'eau et contribuera à hauteur de 40 millions d'euros, comme l'a précisé M. le rapporteur. Enfin, les régions apportent leur contribution dans le cadre des contrats de plan État-région. Il est important de souligner que les moyens alloués à la voie d'eau n'ont jamais été aussi élevés.

M. Thierry Mariani, ministre. C'est vrai !

Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. Ils sont à la mesure du défi à relever.

Le plus emblématique des projets portés par VNF est celui du canal Seine-Nord Europe, dont le démarrage a été réellement officialisé le 5 avril dernier par le Président de la République.

Ce grand canal fera le lien entre le bassin de la Seine et le nord de l'Europe. Sa réalisation, qui s'inscrit parfaitement dans le cadre du Grenelle de l'environnement, permettra de lever l'un des principaux goulets d'étranglement du réseau européen, en désenclavant les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais, qui seront connectés en 2017 aux 20 000 kilomètres du réseau européen à grand gabarit.

Une fois mené à son terme, ce projet renforcera l'attractivité et la compétitivité de nos ports maritimes, tels Le Havre et Dunkerque, et de nos ports intérieurs, comme Rouen et Paris.

Ce maillage des ports maritimes et intérieurs par la voie d'eau favorisera la massification du transport de marchandises, la compétitivité de la voie d'eau et du système portuaire français.

Vingt ans après la création de VNF, ce projet de loi représente une étape essentielle dans le développement de la voie d'eau, qui fonde une nouvelle ambition pour notre pays. Le défi à la fois économique, technologique et écologique que nous avons à relever est de rattraper nos voisins du Nord. Pour cela, il est nécessaire de mettre en place un opérateur renouvelé, doté de nouvelles compétences, de nouveaux moyens et d'une nouvelle organisation : tel est l'objet même du présent projet de loi.

C'est la raison pour laquelle l'ensemble des membres du groupe UMP apportent leur plein soutien à ce texte, que la commission a adopté sans modification en deuxième lecture. Nous remercions notre excellent rapporteur Francis Grignon de l'éclairage essentiel qu'il nous a apporté tout au long des débats. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Roland Ries.

M. Roland Ries. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, afin de promouvoir et de relancer la voie d'eau, le Gouvernement avait déposé, à la fin du mois d'août dernier, un projet de loi sans doute nécessaire, mais très en retrait par rapport aux ambitions affichées.

En fait, ce texte est presque exclusivement destiné à restructurer Voies navigables de France, en regroupant les 4 400 agents de droit public employés par le ministère et les 400 salariés de droit privé de VNF au sein d'un même établissement public administratif.

Le dispositif du projet de loi, pour une large part issu d'accords signés au début de l'été dernier entre l'État et les organisations syndicales représentatives des personnels, s'attache pour l'essentiel à préciser le statut de ces derniers et à redéfinir les missions de VNF.

Après avoir été discuté par la Haute Assemblée au mois d'octobre, le projet de loi a été examiné par nos collègues députés le 15 décembre dernier.

Dans l'ensemble, nous nous en sommes tenus à ce qui avait été convenu avec les partenaires sociaux. En outre, les débats dans les deux chambres sont globalement allés dans le même sens, avec le même objectif de promotion et de relance de la voie d'eau. Ainsi, sur onze articles adoptés en première lecture par le Sénat, l'Assemblée nationale en a voté huit sans modification ; trois restent donc en discussion et trois nouveaux articles ont été introduits par les députés.

Concernant les nouvelles dispositions issues des travaux de l'Assemblée nationale, j'aimerais revenir sur le deuxième alinéa de l'article 4, qui a été introduit par le biais de l'adoption d'un amendement du Gouvernement. Cet ajout vise à permettre aux ports fluviaux appartenant à l'État, à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales situées sur des voies non transférables de mener des opérations de coopération transfrontalière. Ainsi, une véritable coopération transfrontalière rapprochant les ports de Mulhouse-Rhin, de Weil-am-Rhein et de Bâle sera juridiquement possible. Le Rhin étant la plus importante voie d'eau en Europe, une telle collaboration présente un grand intérêt pour le développement du transport fluvial en France, ainsi que pour le développement économique de la région. J'y suis donc très favorable.

Une question sensible a été particulièrement discutée lors des débats au Palais-Bourbon : celle du transfert du domaine public fluvial « en pleine propriété » à Voies navigables de France.

Je ne pense pas que nous soyons en mesure de rouvrir ce débat aujourd'hui, notamment parce que cela impliquerait d'aborder un certain nombre d'autres questions, telles que celles des financements et de la répartition des compétences ; nous n'aurions malheureusement pas le temps d'y répondre sérieusement. De surcroît, le projet de loi ne serait plus, alors, la traduction concrète de l'accord signé entre l'État et les partenaires sociaux. Ces derniers sont d'ailleurs fortement opposés à un tel transfert ; ils redoutent en effet que « des pans entiers du domaine public puissent être vendus ou bradés sans que le Parlement ou les élus aient leur mot à dire ».

Cependant, je considère qu'il ne faut pas écarter cette hypothèse d'un revers de la main. À mon sens, un tel transfert permettrait à VNF de jouer pleinement son rôle et de dynamiser la gestion de son domaine, ainsi que celle du trafic fluvial. La pleine propriété lui permettrait par exemple de consentir sur ses biens des droits réels susceptibles de constituer des sources de revenus non négligeables.

Une option consisterait à s'inspirer du régime du domaine dont la SNCF est affectataire. La SNCF a tous pouvoirs de gestion sur les biens immobiliers qui lui sont remis ou qu'elle acquiert. En pratique, elle assume tous les droits et toutes les obligations du propriétaire.

Je pense que ce même dispositif pourrait, le moment venu, être étendu à VNF. Cela mérite évidemment un large débat, dans le cadre de la préparation d'une future grande loi fluviale. On ne saurait considérer que le présent texte réponde à l'ensemble des questions relatives à la voie fluviale.

Enfin, monsieur le ministre, permettez-moi de revenir sur un sujet qui me tient à cœur : le statut du port autonome de Strasbourg.

Comme je vous l'ai indiqué lors de la première lecture, au mois d'octobre dernier, j'avais entamé, en tant que maire de Strasbourg, une discussion sur ce sujet avec le préfet. J'espérais pouvoir compter sur votre appui pour obtenir l'aide de l'État dans la mise en œuvre de ce projet, qui permettrait à notre port, véritable poumon économique de l'agglomération, de jouer pleinement son rôle et de développer ses activités. Depuis, vos services m'ont donné une réponse positive.

M. Thierry Mariani, ministre. Merci de le dire !

M. Roland Ries. S'il reste de nombreux points à discuter, je ne peux que m'en féliciter et vous en remercier.

M. Thierry Mariani, ministre. J'ai été clair à l'Assemblée nationale !

M. Roland Ries. Tout à fait, monsieur le ministre !

Lors de la discussion générale du présent projet de loi à l'Assemblée nationale, vous avez en effet indiqué à mon collègue Antoine Herth que « le Gouvernement a confié au préfet d'Alsace la réalisation d'un plan directeur de bassin des ports fluviaux, en concertation avec les acteurs concernés : VNF, port de Strasbourg, collectivités locales et chambres de commerce ».

Une première réunion s'est tenue lundi dernier pour lancer le débat sur le sujet. Même si nous ne sommes qu'au début de la concertation, je me réjouis que la démarche ait été engagée.

En définitive, ce texte assez consensuel ne devrait pas poser de problème de principe au groupe socialiste du Sénat ; la suite du débat décidera de notre vote final. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe écologiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. La parole est à M. Louis Nègre.

M. Louis Nègre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le présent texte a fait l'objet d'une première lecture consensuelle dans chacune des deux assemblées. Cela est suffisamment rare pour être noté !

M. Roland Courteau. Cela arrive !

M. Louis Nègre. Je tiens tout d'abord à saluer le sens des responsabilités du président de la commission de l'économie, M. Daniel Raoul (*Ah ! sur les travées du groupe socialiste.*), ainsi que le travail intense et remarquable du rapporteur, M. Francis Grignon.

Ce projet de loi a pour objet de moderniser l'actuel établissement public VNF, qui a été créé en 1991 par Michel Rocard mais dont la gouvernance et les missions doivent être redéfinies pour les adapter au monde actuel.

Un accord a été obtenu avec les syndicats des personnels du ministère de l'écologie sur la principale mesure de la réforme. Celle-ci est de bon sens et était attendue depuis longtemps par les acteurs du monde fluvial. Il ne semblait pas facile de la prendre, mais le Gouvernement y est finalement parvenu sans encombre.

Il s'agit du transfert à VNF de la gestion des personnels à statut public, relevant du ministère de l'écologie, affectés aux missions de service public liées à la voie fluviale : éclusiers, barragistes, ouvriers d'entretien des berges.

Prendre une telle mesure était délicat, voire courageux, mais cela était indispensable en termes de modernisation de l'État. Peut-être aurait-on pu souhaiter un texte sur la politique fluviale marqué par un peu plus d'ambition et de souffle, mais l'urgence était d'avancer en matière de gouvernance et

d'élaborer un cadre propre à permettre de relancer le plus rapidement possible un secteur très important au regard du Grenelle de l'environnement et du transfert modal.

Il s'agit donc d'un projet de loi utile, visant à regrouper au sein d'un même établissement les 400 salariés de VNF, qui relèvent du droit privé, et les 4 400 agents de droit public affectés aux missions de service public liées à la voie d'eau.

Cependant, il est un sujet sur lequel l'État n'est guère à son avantage : celui de la propriété du domaine public fluvial.

Depuis 1991, la gestion de ce dernier est déléguée à VNF, qui dispose d'une latitude minimale. Par comparaison, RFF peut valoriser plus efficacement le domaine public ferroviaire, dont elle est pleinement propriétaire depuis 1997, même si son fonctionnement reste parfois trop bureaucratique.

Concernant le transfert du domaine public fluvial en pleine propriété à VNF, le Gouvernement n'a pas encore communiqué au Parlement le rapport qu'il devait pourtant lui remettre dans les six mois suivant la promulgation de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite « Grenelle I ».

Il est quelque peu étrange de traiter de gouvernance sans pouvoir aborder en toute connaissance de cause la question de la propriété du domaine public, mais le Gouvernement justifie cette méthode en invoquant le respect du contenu de l'accord signé avec les syndicats sur le transfert des personnels. Vouloir respecter la parole donnée est tout à votre honneur, monsieur le ministre ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

Je rappelle que la commission des lois de l'Assemblée nationale avait adopté à l'unanimité un amendement de notre collègue député Philippe Duron relatif au transfert de la propriété du domaine public fluvial. Cet amendement a été repoussé en séance publique, à la demande du Gouvernement. Sans doute faudra-t-il y revenir dans un deuxième temps.

Finalement, monsieur le ministre, il s'agit d'un texte consensuel, et je ne peux que m'en réjouir. Il est vrai que la discussion de ce projet de loi est concomitante de la mise en œuvre entre 2010 et 2013 d'un grand programme novateur d'investissements de 840 millions d'euros, destiné en priorité à assurer la modernisation du réseau à grand gabarit. Ce programme s'ajoute à la réalisation du canal Seine-Nord Europe, dont le coût est estimé à environ 4 milliards d'euros. Il s'agit d'un geste extrêmement fort de la part du Gouvernement.

La mise en œuvre du programme d'investissements par VNF aura également une incidence très positive sur les conditions de travail des agents, notamment en matière de sécurité : les barrages manuels seront progressivement remplacés et la remise en état des ateliers de travail, des bâtiments administratifs et des équipements de sécurité des ouvrages sera poursuivie.

Enfin, je tiens à m'associer pleinement à la proposition de mon collègue député UMP Alain Gest de créer une interprofession dans le secteur fluvial, car ce n'est qu'en rassemblant l'ensemble des acteurs que nous pourrions construire un projet partagé pour le développement de la voie d'eau.

M. Thierry Mariani, ministre. Nous sommes d'accord !

M. Louis Nègre. Je constate que ce texte fait consensus, et je m'en félicite de nouveau. En conclusion, je voterai conforme ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et au banc de la commission. – M. Raymond Vall applaudit également.*)

M. Thierry Mariani, ministre. Merci !

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous présenter tous mes vœux pour cette année 2012, dont j'espère qu'elle sera marquée par un riche débat démocratique, un véritable débat de société. Cette nouvelle année doit, en tout état de cause, être une année de transition ; cela est nécessaire, voire vital. Comme l'a dit le doyen de notre assemblée le jour de l'élection du président Bel, « jamais les femmes et les hommes politiques n'ont eu devant eux une telle responsabilité ». Effectivement, notre responsabilité est énorme, et nombre de nos concitoyens jugent la mission impossible. Je leur répondrai en reprenant la citation de Mark Twain qui figurait dans le message de vœux de ma commune de Saint-Nolff : « Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait. »

Enfin, avant de clore ce préambule, je tiens à souligner que ce 11 janvier 2012 est un jour historique pour nous sénateurs écologistes, puisque nous formons désormais un groupe politique, certes minoritaire mais membre de la majorité sénatoriale.

J'en viens maintenant au texte que nous examinons aujourd'hui en deuxième lecture. Ce projet de loi vise à rénover et à optimiser l'organisation du service public de la voie d'eau, en vue d'une plus grande efficacité. Cependant, il se borne pour l'essentiel à regrouper au sein d'un unique établissement public administratif les 369 salariés de Voies navigables de France, gestionnaire de la majeure partie du réseau fluvial français, et les 4 400 agents des services déconcentrés de l'État chargés du service public de la navigation fluviale. Pour l'heure, 90 % des personnels concernés ne relèvent donc pas directement de l'autorité du gestionnaire du réseau fluvial.

Certes, de nombreuses raisons justifiaient une modification de ce modèle de gouvernance complexe : manque de lisibilité, défaut de légitimité de VNF source de difficultés sur le terrain... Ce texte est donc un préalable utile au développement de la voie d'eau en France. Il permettra de pallier des dysfonctionnements et de redonner de la cohérence à la gestion des voies navigables.

Le présent projet de loi a le mérite d'apporter une clarification, en précisant davantage le rôle et les compétences du nouvel établissement public administratif. De plus, en ce qui concerne les personnels, il a fait l'objet d'une concertation, ayant abouti à la signature d'un protocole d'accord avec les différentes organisations syndicales représentatives.

Cependant, la réforme proposée est loin d'être suffisante. Cela a été souligné à plusieurs reprises, le transport fluvial a la vertu d'être fiable, sûr et peu polluant. Il ne représente pourtant à l'heure actuelle que 4 % du fret dans notre pays. Des efforts considérables pour développer le fret fluvial doivent donc être consentis ; l'enjeu est fondamental en matière de développement durable. Il a d'ailleurs été prévu, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, de faire progresser la part du fret non routier et non aérien de 14 % à 25 % à l'échéance de 2022.

Certes, en 2010, pour la première fois depuis les années soixante-dix, notre trafic fluvial a représenté 8 milliards de tonnes-kilomètres, mais il faudrait le doubler d'ici à 2018 pour atteindre les objectifs du Grenelle de l'environnement. Selon VNF, la majorité des ouvrages dont il assure la gestion se trouvent dans un état d'entretien préoccupant : 54 % des écluses et 66 % des barrages présentent des risques de perte de fonctionnalité. Or la qualité du service est directement liée à l'état des ouvrages.

Vous avez annoncé 840 millions d'euros d'investissements sur la période 2010-2013, monsieur le ministre,...

M. Thierry Mariani, ministre. C'est vrai !

M. Joël Labbé. ... et le schéma national des infrastructures de transport prévoit l'affectation de 2,5 milliards d'euros aux voies fluviales d'ici à 2018. C'est là un premier pas, dont nous attendons qu'il trouve une traduction concrète, mais, eu égard aux besoins considérables de financement pour moderniser le réseau fluvial, cela reste insuffisant.

La situation actuelle témoigne d'un manque de volonté politique. Pourquoi avoir laissé périliter le secteur fluvial ? Beaucoup ont refusé de voir en lui un atout majeur en vue de la mise en place d'une politique de transport ambitieuse, viable économiquement et plus respectueuse de l'environnement. La réforme que vous nous proposez aujourd'hui est uniquement organisationnelle. De plus, elle est fondée sur l'idée que le domaine public fluvial doit participer au financement des dépenses engendrées par son exploitation, quitte à segmenter le réseau selon la rentabilité économique de ses composantes. Or c'est bien là que le bât blesse : à quand une loi fluviale qui garantirait des moyens financiers, des investissements cohérents, fondés non plus sur la seule rentabilité, mais sur des objectifs de connexion entre les différentes voies et de coopération entre les ports ? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

M. le président. La parole est à M. Robert Navarro.

M. Robert Navarro. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce texte a été adopté en conseil des ministres le 31 août dernier. Nous en avons débattu ici, le 19 octobre, dans la précipitation, juste après les élections sénatoriales. Je préfère le dire d'emblée : ce projet de loi est à mes yeux un bon texte, car il permettra d'améliorer la gouvernance du transport fluvial en France.

Je le rappelle souvent, un convoi fluvial peut transporter plus de trois cent cinquante conteneurs, un train quatre-vingt et un poids lourd deux seulement !

M. Roland Courteau. En effet !

M. Robert Navarro. La question du développement du transport fluvial est donc essentielle : quiconque prétend s'intéresser à l'avenir de notre industrie, à la protection de l'environnement et à la situation économique de notre pays doit en tenir compte.

Face à la crise économique, à la désindustrialisation de notre territoire et à la montée du chômage, les transports dits « propres » constituent une part essentielle de la solution.

Par définition, la mondialisation donne une place stratégique aux réseaux de transport, artères vitales pour la circulation des biens et des marchandises. La France, si elle veut redevenir compétitive, doit comprendre cette évidence : investir dans le fluvial, mieux penser les liens entre le fluvial, le maritime et le ferroviaire, c'est augmenter l'attrac-

tivité de son territoire. Cela est essentiel pour rendre notre économie plus performante, pour faire reculer le chômage, pour enrichir et renforcer notre pays !

Sachant que les ressources, notamment énergétiques, sont limitées, nous devons anticiper sur l'avenir et investir dans des modes de transport économes en énergie.

Sachant que le réchauffement climatique est lié, en partie, aux activités de transport, nous devons préparer notre économie à recourir à des modes de transport efficaces et respectueux de l'environnement.

La massification de la desserte fluviale représente donc un enjeu économique, énergétique et écologique majeur pour la France.

Ce texte permettra un pas dans la bonne direction, en améliorant la gouvernance de VNF. Toutefois, en ce qui concerne les moyens, monsieur le ministre, il reste bien en deçà de ce qui est nécessaire pour améliorer la performance du transport fluvial.

M. Roland Courteau. Eh oui !

M. Robert Navarro. Faire des économies budgétaires ne dispense pas de réfléchir ! Une bonne gestion consiste à développer les ressources financières, d'une part, et à dépenser intelligemment en vue de réaliser des investissements de long terme, d'autre part : dans ces deux domaines, le Gouvernement n'a, jusqu'à présent, nullement convaincu de ses capacités...

Le doublement des crédits attribués à VNF n'est qu'un bel effet d'annonce, un écran de fumée étant donné le montant du budget initial. Au regard du passif et du retard accumulés depuis des années, il s'agit d'une supercherie.

Afin de remédier à l'état lamentable de nos 8 500 kilomètres de voies navigables, dont 2 600 kilomètres sont dédiés au fret, un programme d'investissements de 840 millions d'euros sur la période 2010-2013 a également été annoncé. Vous me direz sans doute, monsieur le ministre, que la région Languedoc-Roussillon devrait s'estimer satisfaite d'avoir déjà bénéficié de 50 millions d'euros au titre de l'élargissement du canal du Rhône à Sète, ce dont je vous sais gré.

M. Thierry Mariani, ministre. Merci !

M. Robert Navarro. Cependant, les économies de bouts de chandelles réalisées ces dernières années sur l'entretien ont eu pour conséquence de faire exploser le coût d'une remise en état, aujourd'hui estimé à 2,5 milliards d'euros. Améliorer la gouvernance, c'est bien, mais il est surtout temps de construire !

Pour conclure, j'évoquerai à mon tour le canal du Midi, qui est un joyau du patrimoine de l'humanité.

Les collectivités territoriales en ont assez de payer à la place de l'État, monsieur le ministre. Il est inacceptable que celui-ci puisse envisager de limiter son effort financier à 30 % du montant de l'investissement nécessaire, en laissant le solde du financement à la charge des collectivités. Ce n'est pas sérieux ! Après le doublement de l'A9, le contournement de Nîmes et de Montpellier, l'élargissement du canal du Rhône à Sète, tous projets au financement desquels la région a contribué au côté de l'État, vous auriez pourtant pu réaliser un sans-faute en Languedoc-Roussillon. Je ne comprends pas que l'État n'assume pas pleinement son rôle en ce qui concerne le canal du Midi, ce trésor du patrimoine mondial ! Monsieur le ministre, dans l'intérêt de l'ensemble du pays, consentez

pour lui le même effort que pour les autres projets que nous avons menés à bien ensemble dans ma région! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. le président. Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures cinquante-sept, est reprise à seize heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre.

M. Thierry Mariani, ministre. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement est, comme vous, très attaché au développement de la voie d'eau, tant au plan national qu'à l'échelon local.

M. Charles Revet. C'est très important!

M. Thierry Mariani, ministre. Le Gouvernement est convaincu que le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui est indispensable au développement du trafic fluvial, et donc au report modal que vous avez appelé de vos vœux lors de l'adoption unanime de la loi Grenelle I.

Nous sommes tous ici, quelles que soient nos sensibilités idéologiques, attachés à ce que ce mode de transport, historiquement très important, connaisse un second souffle et puisse voir sa pertinence économique et ses avantages environnementaux confortés. Il est en outre un outil patrimonial et d'aménagement du territoire de premier ordre, qu'il nous faut préserver. Mais pour apporter une réponse à la mesure de ces enjeux très importants, pour contribuer à la réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement, en particulier en matière de report modal, il nous faut désormais évoluer, comme l'ont souligné Mme Des Esgaulx et M. Nègre.

Le présent projet de loi s'inscrit dans un dispositif plus global de réforme et de relance de la voie d'eau. Ce texte marque une étape importante, et je partage le point de vue de M. Esnol sur l'intérêt de la réforme de la voie navigable.

Permettez-moi tout d'abord de souligner que le Gouvernement a décidé de consacrer des moyens tout à fait exceptionnels à cette politique, après des années, et même des décennies, de sous-investissement. Ces moyens permettront, monsieur Navarro, de répondre en particulier aux préoccupations que vous avez exprimées quant à l'état du réseau.

Le Parlement a voté une hausse très importante de la taxe hydraulique affectée à Voies navigables de France. Certes, dans le cadre de la loi de finances pour 2012, cette augmentation a été plafonnée, mais, je le souligne, les moyens alloués au transport fluvial n'ont jamais été aussi élevés dans notre pays. L'AFITF a accru les moyens consacrés à la voie d'eau et, alors que l'effort d'investissement était tombé à 50 millions d'euros par an avant les décisions du Gouvernement, le niveau d'investissement annuel dans le cadre de la relance a plus que triplé!

La relance de la voie d'eau passe par de grands investissements, comme l'a en particulier souligné M. Husson.

Il s'agit notamment, grâce à un contrat de partenariat dont VNF conduit l'attribution, de remplacer sur l'Aisne et sur la Meuse les vingt-neuf barrages à aiguilles du XIX^e siècle par des barrages automatisés dignes du XXI^e siècle.

Il s'agit également, dans le cadre de ce grand programme d'investissements, de réaliser le canal Seine-Nord Europe. La procédure d'attribution du contrat de partenariat a été lancée à la suite de la décision annoncée par le Président de la République lors de son déplacement à Nesle, le 5 avril dernier. C'est un projet exceptionnel, qui aura des retombées économiques tant pour les territoires concernés que pour l'ensemble de la filière de transport de marchandises.

L'objectif est de pouvoir signer le contrat d'ici à la fin de l'année 2012. Je tiens tout particulièrement à saluer la mobilisation de l'ensemble des acteurs politiques et économiques, notamment aux échelons départemental et régional, pour faire de la réalisation de ce projet une réussite et un exemple en matière de transport, de développement économique et d'aménagement durable du territoire.

De plus, monsieur Husson, au regard de l'augmentation constante de la demande de transport entre le nord et le sud de l'Europe, notamment pour les échanges de marchandises, le Rhône est un axe essentiel. La création d'un débouché de ce fleuve vers le nord de l'Europe est donc d'importance stratégique. C'est pourquoi les deux assemblées ont inscrit dans la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement que « les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin, qui fera l'objet d'études complémentaires préalables. »

Ces études, qui ont été confiées à VNF, sont en cours, afin que soit respecté l'objectif fixé par la loi. Le préfet de la région Lorraine est chargé de coordonner ce projet avec l'ensemble des collectivités partenaires. La contribution de l'État, d'un montant de 4 millions d'euros, est d'ores et déjà disponible. L'Union européenne, quant à elle, est sollicitée à hauteur de 4,5 millions d'euros. Le préfet doit mettre la dernière main au plan de financement de 12,5 millions d'euros avec les collectivités partenaires.

Vous le voyez, ce développement de grands projets est au cœur de la relance de la voie d'eau, mais, bien évidemment, nous n'oublions pas le réseau existant, tant le réseau magistral, qui est essentiel pour le développement du trafic, que le réseau secondaire, auquel je sais les territoires particulièrement attachés.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué le canal du Midi et la terrible maladie frappant les platanes centenaires qui le bordent et l'abritent.

Pour avoir été maire de Valréas, commune du Vaucluse où a d'ailleurs vu le jour votre collègue Jean Besson, ici présent, je sais ce que représente la perte de ces arbres, qui peut sembler anecdotique vue de Paris... Ils constituent l'un des attraits de nos régions.

Le canal du Midi est l'un des hauts lieux du patrimoine culturel de la France. Les valeurs patrimoniales qui ont justifié cette reconnaissance sont aujourd'hui menacées par la propagation rapide de la maladie du chancre coloré, qui devrait, selon les estimations, conduire à abattre, à une échéance de dix à vingt ans, les quelque 42 000 platanes constituant 90 % des arbres bordant le canal.

M. Jean-Michel Baylet. C'est une folie!

M. Thierry Mariani, ministre. Je comprends votre réaction, monsieur Baylet, mais il est nécessaire d'abattre les arbres malades!

Reconstituer cet alignement suppose donc de remplacer 42 000 arbres, ce qui représente un investissement de 200 millions d'euros. Bien évidemment, un tel montant ne pourra être mobilisé que sur plusieurs années. Un tiers de la somme sera versé par l'État *via* Voies navigables de France, soit 70 millions d'euros. Je sais pouvoir compter sur vous, monsieur Baylet, pour nous aider à convaincre les collectivités territoriales concernées de fournir le deuxième tiers! (*Rires.*)

Monsieur Navarro, vous avez salué l'action que nous avons menée ensemble dans la région Languedoc-Roussillon. Je vous remercie d'avoir reconnu l'effort consenti par l'État au côté des collectivités territoriales.

M. Robert Navarro. Il reste le canal du Midi!

M. Thierry Mariani, ministre. Le dernier tiers sera, je l'espère, apporté par le mécénat privé, qui doit, comme pour d'autres monuments de notre patrimoine national, être fortement sollicité. Cela étant, je reconnais que cette réponse n'est pas pleinement satisfaisante. En tant qu'ancien parlementaire du Sud, je me ferai votre interprète auprès du Président de la République. Certains sujets dépassent les clivages politiques : le platane est éternel!

M. Jean Besson. Il est républicain!

M. Thierry Mariani, ministre. La République aussi est éternelle...

C'est dans ce cadre que le Premier ministre, par lettre du 18 octobre 2011, a confié au sénateur Alain Chatillon une mission concernant la recherche de financements, y compris par des moyens innovants tels que le recours au mécénat auprès de particuliers ou d'entreprises, en concertation avec les trois régions concernées.

VNF continuera à gérer l'ensemble des canaux qui lui seront confiés, mais sans que l'établissement public devienne propriétaire des milliers de kilomètres de rivières et de canaux que cela représente. L'Assemblée nationale a sagement respecté cet équilibre. Bien évidemment, le Gouvernement veille, monsieur Nègre, à ce que VNF puisse disposer de tous les moyens nécessaires pour gérer ce domaine, qui fera l'objet d'une convention de gestion, en cours d'élaboration avec France Domaine.

Nous mesurons parfaitement le caractère sensible de tout ce qui a trait au domaine public et aux conditions de sa valorisation. Il ne s'agit nullement d'une privatisation du domaine public fluvial, qui doit, j'y insiste, rester ouvert à la navigation.

J'ai compris, monsieur Esnol, que certains amendements traduisaient une inquiétude à cet égard. Permettez-moi de préciser dans quel esprit s'inscrit la valorisation du domaine.

Il s'agit tout d'abord, là où les collectivités l'ont décidé et en conformité avec les documents d'urbanisme, de réunir, comme ce fut le cas à Lyon pour le projet de port Rambaud, les collectivités, VNF et, si nécessaire, des promoteurs immobiliers publics ou privés.

Le texte qui vous est soumis prévoit à cet égard que, pour ce type de projets de valorisation, les sociétés d'aménagement qui seront chargées de leur mise en œuvre – en conformité, je le répète, avec les documents d'urbanisme arrêtés par les collectivités – seront à capitaux majoritairement publics.

Je tiens également à souligner que cette orientation permettra bien évidemment, partout où c'est souhaitable et lorsque les collectivités l'ont prévu dans leurs documents d'urbanisme, de créer des logements. De ce point de vue, le projet de loi qui vous est soumis et les dispositions déjà

applicables du code de l'urbanisme permettent de répondre à vos préoccupations, monsieur Esnol. Nous aurons sans doute l'occasion d'en rediscuter tout à l'heure.

Cependant, je tiens à souligner aussi que, pour certaines autres missions de valorisation, il faut nous laisser plus de souplesse s'agissant du capital des filiales. Par exemple, pour la production hydroélectrique, il nous semble nécessaire de laisser la possibilité à VNF de créer, au cas par cas, des filiales avec des partenaires industriels spécialistes de ce secteur, qui ne s'engageront sans doute pas s'ils ne peuvent pas être majoritaires.

Je considère que la valorisation du domaine public doit avant tout prendre en compte l'intérêt général, que ce soit pour fournir des ressources utiles au développement de la voie d'eau ou pour assurer le développement économique de nos territoires, tout en tenant le plus grand compte de la politique d'offre de logements.

Vous l'avez souligné, madame Schurch, l'ensemble du projet de loi s'appuie sur l'accord trouvé avec les représentants des personnels, car cette réforme ne pourra se faire qu'avec eux et que grâce à eux. Je souligne à cet égard que le Gouvernement a veillé au respect des grands équilibres, à celui de la parole donnée qu'évoquait Louis Nègre.

En particulier, je note que VNF sera un établissement public administratif et que le texte issu des travaux de la commission n'a pas remis en cause ce point fondamental.

Vous avez, madame Schurch, évoqué la question des recrutements de personnel pour la voie d'eau. Certes, nous sommes confrontés à une difficulté conjoncturelle pour ce qui concerne les ouvriers des parcs et ateliers. Une mission a été confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable afin d'apporter les réponses adaptées à cette difficulté. Dans l'immédiat, et compte tenu des besoins des services pour la maintenance des ouvrages, des contractuels de droit public sont actuellement en cours de recrutement.

Enfin, cette réforme ne serait pas complète si elle ne prenait pas suffisamment en compte les préoccupations des bateliers, madame Schurch.

L'État souhaite relancer le transport fluvial, notamment en allégeant les contraintes et les coûts pesant sur les entreprises en vue d'améliorer leur compétitivité, ainsi que la performance des unités de transport. Il s'agit, en particulier, du plan d'aide à la modernisation 2008-2012 : 16,5 millions d'euros doivent permettre de conforter la performance économique et environnementale du transport fluvial.

Votre assemblée a voté une exonération de taxe intérieure sur les produits pétroliers s'agissant du carburant consommé pour le transport de marchandises et de passagers par voie fluviale, dans le cadre de la loi de finances pour 2011. Cette mesure, qui s'applique depuis le 1^{er} janvier 2011, a ramené le coût de l'avitaillement en France à un niveau comparable à celui qui est observé dans les États voisins.

De plus, je rappelle que l'Assemblée nationale a prévu la création d'une interprofession fluviale, qui constituera l'enceinte privilégiée de discussion pour tous les acteurs de ce secteur.

Enfin, je n'oublie pas, monsieur Ries, la spécificité des ports fluviaux de la région rhénane. L'Assemblée nationale a su trouver, me semble-t-il, une solution de consensus permettant d'aller dans le sens que vous souhaitez et, à terme, de faire des ports rhénans le deuxième pôle européen en matière de trans-

port fluvial. Vous m'avez appris qu'une première réunion s'était déjà tenue en présence du préfet de région. Cela prouve également que les choses vont dans le bon sens, même si le présent texte ne répond pas à vos vœux à la virgule près.

En conclusion, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi qui vous est soumis ouvre de nouvelles perspectives pour le transport fluvial. En réformant le service public de la voie d'eau et la gouvernance de son principal opérateur, Voies navigables de France, il trace le sillon de la compétitivité, de la modernité et, *in fine*, de la réussite économique et environnementale, au bénéfice des agents, des usagers et des riverains. Nous serons tous d'accord pour dire que le transport fluvial n'a pas encore tenu toutes ses promesses : ce secteur attend un signal fort de votre part.

Vous l'aurez compris, il s'agit, avec cette réforme, de clarifier la répartition des rôles entre l'État et l'établissement. En cela, ce projet de loi donne une portée concrète à une volonté politique forte, affirmée depuis plusieurs années, visant à rénover un service public ancré dans la vie quotidienne de nos compatriotes et auquel ils sont fortement attachés. Mettre en accord les paroles et les actes en inscrivant pleinement le transport fluvial dans le XXI^e siècle : voilà exactement ce que nous faisons.

Pour que cette réforme soit une réussite et puisse être votée dans les temps, je vous invite à adopter conforme le présent projet de loi. Pour avoir été parlementaire pendant dix-sept ans, je sais très bien qu'aucun texte n'est parfait, mais il faut savoir prendre en compte les échéances du calendrier politique.

Ce projet de loi est certes perfectible, mais il présente l'avantage de susciter un large consensus. Je me suis battu pour que la plupart des mesures que vous aviez adoptées soient reprises par l'Assemblée nationale, laquelle partage vos objectifs, même si sa majorité est différente de celle du Sénat.

La recherche de la perfection est quelquefois l'ennemie du bien ; je vous invite donc à adopter ce texte, qui sera immédiatement applicable. Quels que soient les choix que les Français feront dans quelques mois, la priorité ne sera sans doute pas, alors, d'examiner un texte relatif à VNF... Nous avons aujourd'hui l'occasion de faire avancer concrètement les choses : il serait vraiment dommage de ne pas la saisir ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UCR, ainsi que sur certaines travées du RDSE et du groupe socialiste.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Je rappelle que, en application de l'article 48, alinéa 5, du règlement, à partir de la deuxième lecture au Sénat des projets ou propositions de loi, la discussion des articles est limitée à ceux pour lesquels les deux assemblées du Parlement n'ont pas encore adopté un texte identique.

Chapitre I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX MISSIONS ET À L'ORGANISATION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Article 1^{er} (*Non modifié*)

- ① Le titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1^o L'article L. 4311-1 est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 4311-1.* – L'établissement public de l'État à caractère administratif dénommé "Voies navigables de France" :
- ④ « 1^o Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal par le réseau principal et par le réseau secondaire ;
- ⑤ « 2^o Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;
- ⑥ « 3^o Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;
- ⑦ « 4^o Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé. » ;
- ⑧ 2^o Après l'article L. 4311-1, sont insérés des articles L. 4311-1-1 à L. 4311-1-3 ainsi rédigés :
- ⑨ « *Art. L. 4311-1-1.* – Voies navigables de France est chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau.
- ⑩ « Cet établissement apporte un appui technique aux autorités administratives de l'État en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation qu'il estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.
- ⑪ « *Art. L. 4311-1-2.* – Pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'État territorialement compétent dispose des services de Voies navigables de France.
- ⑫ « L'établissement informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public.
- ⑬ « *Art. L. 4311-1-3.* – L'État et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France concourent au financement des actions et projets prévus pour les voies navigables. » ;
- ⑭ 3^o L'article L. 4311-2 est complété par des 6^o à 8^o ainsi rédigés :

- ⑮ « 6° Exploiter, à titre accessoire et sans nuire à la navigation, l'énergie hydraulique au moyen d'installations ou d'ouvrages situés sur le domaine public mentionné à l'article L. 4311-1 du présent code en application des articles L. 511-2 ou L. 511-3 du code de l'énergie ;
- ⑯ « 7° Valoriser le domaine de l'État qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 du présent code ainsi que son domaine privé en procédant à des opérations d'aménagement ou de développement connexes à ses missions ou complémentaires de celles-ci. L'établissement peut confier la réalisation des opérations d'aménagement et de construction à des organismes visés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation et aux articles L. 326-1 et L. 327-1 du code de l'urbanisme. Ces opérations doivent être compatibles avec les principes d'aménagement définis dans le schéma de cohérence territoriale du territoire concerné. Quand elles ont pour finalité la création de bureaux ou de locaux d'activité, le programme de construction de ces opérations est défini après consultation des collectivités territoriales ou de leurs groupements compétents en matière de programme local de l'habitat. L'établissement conserve une fraction du domaine en réserve en vue de futurs aménagements utiles au trafic fluvial ;
- ⑰ « 8° Créer des filiales ou prendre des participations dans des sociétés, groupements ou organismes en vue de réaliser toute opération utile à ses missions.
- ⑱ « Ces filiales créées par l'établissement public et ces sociétés, groupements ou organismes dans lesquels l'établissement public prend des participations doivent être à capitaux majoritairement publics lorsqu'ils ont vocation à réaliser des opérations d'aménagement. » ;
- ⑲ 4° Le 3° de l'article L. 4312-1 est complété par trois phrases ainsi rédigées :
- ⑳ « Sont électeurs au conseil d'administration toutes les catégories de personnel mentionnées à l'article L. 4312-3-1. L'élection a lieu par collège représentant respectivement, d'une part, les personnels mentionnés aux 1° à 3° du même article L. 4312-3-1 et, d'autre part, les personnels mentionnés au 4° dudit article, dans des conditions de nature à permettre la représentation de chaque collège fixées par décret en Conseil d'État. Le nombre de représentants du personnel au conseil d'administration tient compte des effectifs respectifs des agents de droit public et des salariés de droit privé de l'établissement. » ;
- ㉑ 5° (*Suppression maintenue*)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 1 est présenté par MM. Courteau, Esnol, Navarro, Mirassou, Ries, M. Bourquin et les membres du groupe Socialiste, Apparentés et groupe Europe Écologie Les Verts rattaché.

L'amendement n° 4 rectifié *bis* est présenté par MM. Revet et de Legge, Mme Sittler et MM. Hérisson, Bécot, César, Pierre, G. Bailly et Merceron.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 15

Compléter cet alinéa par les mots :

sans préjudice des droits des exploitants des centrales électriques existantes sur le domaine public fluvial au titre de leur autorisation d'utiliser l'énergie du cours d'eau délivrée par l'État

La parole est à M. Roland Courteau, pour présenter l'amendement n° 1.

M. Roland Courteau. Chacun le sait, quatre-vingt centrales hydroélectriques sont aujourd'hui installées sur les barrages gérés par VNF. Ces centrales font l'objet d'une part d'une autorisation administrative délivrée par le préfet, pour une durée moyenne de quarante ans, d'autre part d'une convention d'occupation temporaire conclue avec VNF, pour une durée généralement plus courte. Je précise que la délivrance de l'autorisation initiale par le préfet est conditionnée à la conclusion de la convention d'occupation temporaire avec VNF.

Dans la plupart des cas, l'échéance de la convention d'occupation n'est donc pas la même que celle de l'autorisation administrative. Cependant, comme le soulignait à juste titre tout à l'heure M. Mirassou au cours d'une réunion de travail, cette situation n'était pas, jusqu'à présent, préjudiciable au producteur. En effet, dans la pratique, le renouvellement de la convention parvenue à échéance était garanti dans la mesure où le producteur avait respecté les conditions techniques et financières s'imposant à lui au cours de la période d'occupation et dès lors que VNF n'avait pas d'intérêt à mettre fin à cette relation.

Cette perspective d'un renouvellement garanti de la convention d'occupation était d'autant plus nécessaire que les investissements liés à la création d'une centrale sont lourds et que leur amortissement est généralement calé sur la durée de l'autorisation administrative, soit sur une période bien plus longue que la durée de validité de la convention.

Une fois que le texte que nous allons voter sera entré en vigueur, VNF ne sera plus uniquement un partenaire des producteurs d'électricité : il pourra devenir leur concurrent pour l'exploitation des barrages.

En effet, l'article 1^{er} du projet de loi permet à VNF d'exploiter l'énergie hydraulique au moyen d'ouvrages situés sur le domaine public fluvial qui lui est confié. Dans ces conditions, à l'échéance des conventions d'occupation en cours, VNF pourrait être amené à considérer que, eu égard à sa nouvelle mission, ces conventions ne doivent pas être renouvelées.

Les producteurs actuels craignent, ce que nous comprenons, une telle remise en cause du renouvellement des conventions, alors que l'équilibre économique des projets qu'ils développent repose sur une exploitation à long terme. Cet amendement a donc pour objet de leur assurer de pouvoir poursuivre leur activité pendant toute la durée de validité de l'autorisation administrative délivrée par l'État.

Il s'agit non pas de faire un procès d'intention à VNF, mais d'éviter de futurs contentieux et de sécuriser juridiquement les installations existantes.

M. le président. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 4 rectifié *bis*.

M. Charles Revet. Nous nous réjouissons que le présent texte tende à permettre à VNF d'exploiter l'énergie hydraulique au moyen d'ouvrages installés sur le domaine public fluvial qui lui est confié.

Toutefois, il convient de sécuriser la situation des industriels qui ont investi depuis de longues années dans la production d'électricité. Il importe de les rassurer, monsieur le ministre.

Par ailleurs, je voudrais profiter de l'occasion pour évoquer une question liée au transport fluvial. Hier soir, j'ai participé au Havre au débat public sur la ligne à grande vitesse. Un armateur qui aura investi, d'ici à la fin de l'année, 400 millions d'euros pour porter la capacité de ses installations à 3 millions de conteneurs, soit plus que la capacité actuelle de l'ensemble du port, a fait part de son inquiétude quant à l'acheminement des marchandises. Sa préférence va au transport fluvial, mais encore faut-il que des investissements soient réalisés dans ce domaine.

Monsieur le ministre, il faut sans tarder étudier avec les responsables du port les moyens d'accélérer les investissements et la réalisation des travaux nécessaires, car l'enjeu est important pour la région : il y va de milliers d'emplois !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. J'ai déjà expliqué, lors de la discussion générale, qu'il n'y avait guère de risques. Je comprends toutefois l'inquiétude des exploitants qui ont signé une convention d'occupation d'une durée de vingt ans, car les équipements en question ne s'amortissent pas aussi vite. Une durée d'exploitation beaucoup plus longue doit pouvoir leur être garantie.

Si l'on imagine mal que VNF puisse refuser le renouvellement de la convention, la commission souhaiterait néanmoins, monsieur le ministre, que vous nous apportiez des précisions sur ce point. Dans l'attente de votre réponse, elle a émis un avis de sagesse sur ces amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mariani, ministre. J'ai bien compris qu'il s'agit, pour les auteurs des amendements, d'éviter les contentieux et de sécuriser les investissements réalisés par les exploitants actuels.

Le livre V du code de l'énergie définit les régimes d'exploitation de la force hydraulique en fonction de la puissance des ouvrages réalisés pour produire de l'électricité. Pour favoriser le développement de la production électrique sur des ouvrages hydrauliques n'ayant pas cette finalité propre, par exemple les barrages de navigation, il prévoit un régime simplifié qui dispense le titulaire d'une autorisation au titre de la loi sur l'eau de l'autorisation hydro-électrique dès lors que la production hydro-électrique ne constitue pas l'objet principal de l'ouvrage. Il s'agit d'un régime dit de production hydro-électrique accessoire.

L'objet du projet de loi est d'autoriser expressément VNF à faire usage de ces dispositions, pour lui permettre de valoriser la force hydro-électrique sur ses propres ouvrages.

Les dispositions du code de l'énergie, en particulier les régimes d'exploitation qu'il prévoit, ne sont en rien modifiées par le projet de loi dans sa rédaction actuelle. Ainsi, les autorisations délivrées aux autres exploitants conserveront tout leur effet. Cela devrait être de nature à les rassurer : le texte ne portera en aucun cas atteinte aux droits des tiers.

Dans ces conditions, le Gouvernement serait éternellement reconnaissant aux auteurs des amendements s'ils acceptaient de les retirer !

M. le président. Monsieur Courteau, l'amendement n° 1 est-il maintenu ?

M. Roland Courteau. Je le redis, il ne s'agit pas pour nous de faire un procès d'intention à VNF : notre préoccupation était simplement de sécuriser la situation des producteurs actuels, qui étaient dans l'incertitude. Compte tenu des assurances que vous nous avez apportées, monsieur le ministre, nous retirons notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 1 est retiré.

Monsieur Revet, l'amendement n° 4 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Charles Revet. M. le ministre ayant levé les inquiétudes légitimes des industriels, je retire l'amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 4 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 2, présenté par MM. Esnol, Navarro, Mirassou, Ries, M. Bourquin, Courteau et les membres du groupe Socialiste, Apparentés et groupe Europe Écologie Les Verts rattaché, est ainsi libellé :

Alinéa 16, quatrième phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

Quand elles ont pour finalité la création de quartiers intégrés dans la ville, elles doivent prévoir une quantité minimale de logements, définie en concertation avec la commune et la collectivité compétente en matière de programme local de l'habitat.

La parole est à M. Philippe Esnol.

M. Philippe Esnol. Les opérations d'aménagement de VNF devront être compatibles avec les projets urbains des collectivités dans lesquelles elles s'insèrent.

Lors de la première lecture du projet de loi par notre assemblée, le groupe socialiste avait choisi d'imposer à VNF de prendre en considération l'enjeu de la crise du logement : VNF devait définir avec les collectivités une part minimale de logements à réaliser dans toutes les opérations.

La rédaction de cette disposition pouvait néanmoins prêter à confusion et poser problème dans le cas où les réalisations ne concerneraient pas des quartiers de ville en zone urbaine. C'est pourquoi les députés ont souhaité assouplir cette mesure adoptée au Sénat. Cependant, ils sont allés trop loin en ne retenant que le principe d'une consultation simple des collectivités. *Quid* du cas où le projet méconnaîtrait manifestement un PLH, un programme local de l'habitat ?

Vous le savez comme moi, mes chers collègues, un projet peut être conforme à un plan local d'urbanisme sans toutefois répondre aux objectifs d'un PLH. Vous savez également que, lorsque l'on veut limiter les avis, on réduit la concertation à un simple envoi de dossier de présentation, ce qui est largement insuffisant dans le cas de la requalification d'emprises en cœur de ville ou en zone périurbaine.

Dès lors, nous avons revu la rédaction de notre amendement, pour le limiter aux opérations de création de quartiers intégrés dans la ville. Il est important, compte tenu de l'enjeu financier que représente la valorisation foncière et immobilière de certains sites, que les agglomérations concernées aient leur mot à dire sur les constructions qui y seront faites.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. En première lecture, nous avons indiqué qu'une « quantité minimale de logements » était une notion floue et peu opératoire. Malgré tout, cette disposition a été votée en l'état par le Sénat.

La formule élaborée par les députés est à mon avis tout à fait acceptable, dans la mesure où tous les acteurs de l'urbanisme sont consultés, que ce soit à travers les plans locaux d'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale ou les programmes locaux de l'habitat.

Ce matin, en commission, nous avons décidé de nous en remettre à la sagesse du Sénat sur cet amendement. Mais, pour être franc, je réitère l'espoir que le débat n'aille pas plus loin.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mariani, ministre. Le Gouvernement est bien évidemment favorable à ce que chaque projet soit défini en amont avec les collectivités locales concernées, notamment pour la construction de logements sociaux. Ce partenariat correspond d'ailleurs déjà à la pratique de VNF.

L'objet de cet amendement insiste sur la nécessité d'organiser une concertation en lieu et place de la consultation prévue par le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale. Sur le plan juridique, que l'on parle de concertation ou de consultation, c'est bien *in fine* la collectivité territoriale compétente en matière d'urbanisme et d'habitat qui arrêtera le programme d'aménagement et de construction.

Cela étant, il existe des secteurs en bordure de voie d'eau où, en fonction de l'environnement et des objectifs d'aménagement et d'urbanisme, la construction de logements n'est pas envisageable. Certains sites peuvent parfois être plus propices à la construction de bureaux ou de locaux d'activité, voire tout simplement être laissés en zone touristique. Songez au canal du Midi ! Cela prouve bien qu'une norme obligatoire n'est pas forcément appropriée.

Monsieur Esnol, le Gouvernement est défavorable à votre amendement visant à inscrire dans la loi une « quantité minimale de logements ». Au demeurant, cette disposition n'a pas grand sens. Il propose donc d'en rester à la solution retenue par les députés, laquelle permet, en liaison avec les collectivités locales compétentes en matière de programme local de l'habitat et d'urbanisme, de décider au cas par cas de la construction de logements sur un site donné.

À ma connaissance, il n'y a jamais eu de litige important avec VNF dans ce domaine. Vous qui êtes maire de Conflans-Sainte-Honorine, je ne pense pas que vous rencontriez de problèmes particuliers, et ce quelle que soit la couleur politique du Gouvernement. VNF est un acteur qui tient compte des réalités locales !

En conséquence, tout en comprenant vos motivations, je vous serais reconnaissant de bien vouloir retirer votre amendement. Cela permettrait de montrer que nous sommes d'accord sur les objectifs et d'avoir, je le répète, un texte immédiatement applicable.

M. le président. Monsieur Esnol, l'amendement n° 2 est-il maintenu ?

M. Philippe Esnol. Compte tenu des explications et des garanties que vient de nous donner M. le ministre, ainsi qu'au regard de la pratique de VNF, je le retire.

M. Thierry Mariani, ministre. Merci !

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

L'amendement n° 3, présenté par MM. Esnol, Navarro, Mirassou, Ries, M. Bourquin, Courteau et les membres du groupe Socialiste, Apparentés et groupe Europe Écologie Les Verts rattaché, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 17

Rédiger ainsi cet alinéa :

« 8° Créer des filiales à capitaux majoritairement publics ou prendre des participations dans des sociétés à capitaux majoritairement publics.

II. – Alinéa 18

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Il peut confier la réalisation des opérations d'aménagement et de construction à des organismes visés à l'article L. 411-2 du code de la construction et de l'habitation et aux articles L. 326-1 et L. 327-1 du code de l'urbanisme. »

La parole est à M. Philippe Esnol.

M. Philippe Esnol. L'objet général du présent texte est de transformer VNF en établissement public d'État, dans le souci de préserver l'intérêt général.

Il était important de veiller à ce que cet esprit soit conservé, y compris dans le cas où VNF serait amené à déléguer ses missions. C'est pourquoi nous avons voulu circonscrire aux seules sociétés publiques ou à capitaux majoritairement publics les prises de participation ou la création de filiales.

Les députés, dont le libéralisme ne nous a pas échappé, ont préféré revenir sur cette disposition et en limiter considérablement la portée en la restreignant aux seules opérations d'aménagement.

Dans son rapport, notre collègue Francis Grignon précise que l'ouverture aux sociétés privées est destinée à permettre, notamment, la production d'énergie renouvelable ou encore la valorisation urbaine. Or, dans ces deux secteurs, il existe des sociétés publiques ou à capitaux majoritairement publics dans lesquelles VNF pourrait être amené à prendre des participations. À l'inverse, autoriser VNF à prendre des parts de sociétés privées lui laisserait le champ libre pour concéder les exploitations et les sites les plus rentables, ressources qui échapperaient nécessairement au Trésor public.

Quand on parle de valorisation énergétique ou foncière, on sait très bien que certaines emprises représentent de formidables opportunités. On sait aussi que, comme tous les établissements publics, VNF devra faire face à des périodes de restrictions budgétaires. La richesse du patrimoine de l'État ne doit pas être bradée ! Elle doit servir, en ces temps de difficultés, à alléger un peu la charge des collectivités plutôt qu'à enrichir des entreprises privées dont on ne sait pas comment elles valoriseront leurs actifs plusieurs années après.

Telles sont les raisons pour lesquelles les auteurs du présent amendement entendent revenir à la version du texte initialement votée par le Sénat, consistant à limiter les créations de filiales et la prise de participation de l'établissement public à des entreprises à capitaux majoritairement publics, pour être en cohérence avec le choix fait par le Gouvernement de transformer VNF en établissement public.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Francis Grignon, rapporteur. Au cours de la discussion générale, nous avons longuement explicité la raison de cette rédaction.

Mon cher collègue, vous nous indiquez que des sociétés publiques peuvent intervenir en matière d'énergie. Or, vous le savez, les technologies avancent vite, l'innovation aussi ! Maintenir le texte en l'état serait donc une précaution.

J'ajoute que, pour des opérations importantes, VNF a donné l'exemple à l'époque où cet établissement avait le statut d'EPIC. Ainsi, pour le port Rambaud, à Lyon, il a spontanément fait appel à la Caisse des dépôts et consignations. Il n'y a donc vraiment pas lieu de s'inquiéter dans ce domaine.

Cela étant, afin que le débat puisse avoir lieu, la commission a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat sur cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Thierry Mariani, ministre. Je ne peux que souscrire aux propos très clairs de M. le rapporteur.

Monsieur Esnol, l'amendement que vous avez présenté a pour objet de garantir que les filiales de VNF seront constituées de capitaux majoritairement publics. Pour cela, vous proposez de revenir à la version de l'alinéa 17 adoptée par le Sénat en première lecture et de remplacer l'alinéa 18 ajouté par les députés en précisant que les filiales à capitaux majoritairement publics seront uniquement celles ayant vocation à réaliser des opérations d'aménagement.

Franchement, la rédaction de l'Assemblée nationale n'est pas excessivement libérale, elle est même plutôt équilibrée. En effet, elle vise à distinguer deux catégories très différentes de filiales de VNF : d'une part, des filiales dédiées à la réalisation d'opérations d'aménagement, qui seront à capitaux majoritairement publics – bien que ne partageant pas vos opinions, je pense, pour avoir été maire, que cette mesure est nécessaire ; d'autre part, des filiales pour réaliser d'autres opérations utiles à ses missions, pour lesquelles seul l'apport majoritaire de capitaux privés peut permettre le montage – songez aux opérations d'hydroélectricité.

J'ai donc le regret de vous dire que le Gouvernement est défavorable à votre amendement. Son adoption restreindrait en effet la possibilité de mobiliser des capitaux privés pour des opérations spécifiques.

Monsieur le sénateur, je comprends que vous souhaitiez obtenir toutes les garanties pour les opérations d'aménagement. Je pense que vous les avez obtenues. Dans ces conditions, puisque nous sommes d'accord sur les objectifs, le Gouvernement vous invite à retirer votre amendement.

M. le président. Monsieur Esnol, l'amendement n° 3 est-il maintenu ?

M. Philippe Esnol. Compte tenu des garanties sur les opérations d'aménagement que vient d'apporter M. le ministre, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 3 est retiré.

La parole est à M. Gilbert Roger, pour explication de vote sur l'article.

M. Gilbert Roger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme je n'entends pas allonger les débats, j'indique d'emblée que je voterai le projet de loi. Reste que certains sujets qui ont été évoqués, dont celui des platanes ou du Havre, me conduisent à faire une suggestion à M. le ministre. Sachez qu'elle ne coûterait rien et qu'elle pourrait faciliter la vie des collectivités territoriales.

Le canal de l'Ourcq, qui borde la ville de Bondy, en Seine-Saint-Denis, dont j'ai été le maire, comme le canal Saint-Denis, que vous connaissez sûrement, mes chers collègues, si vous êtes allés un jour au Stade de France pour assister à une manifestation sportive, sont régis par les règles d'urbanisme de

Voies navigables de France. De ce fait, aucune construction n'est possible en proche limite de propriété ni avec une vue sur ces cours d'eau. Je vous demande d'y prêter attention la prochaine fois que vous irez au Stade de France : les immeubles tournent le dos au canal Saint-Denis. La situation est la même le long du canal de l'Ourcq.

J'avais donc déposé un amendement, qui a été déclaré irrecevable au titre de l'article 48 du règlement du Sénat – on me dit toutefois qu'il est valable sur le fond –, aux termes duquel je prévoyais qu'« en agglomération et zones urbaines denses, les limites de servitudes des chemins de halage et marchepieds seront considérées comme limites de propriété, permettant pour les propriétaires riverains de construire suivant les mêmes règles que celles s'appliquant entre deux propriétés voisines fixées notamment à l'article 678 du code civil, sauf règles contraires inscrites dans les règlements d'urbanisme locaux ». Bien évidemment, je communiquerai le texte de cet amendement au Gouvernement et à la commission.

Il faudrait essayer de voir comment débattre très rapidement de ce problème, car, comme le disait Philippe Esnol, nous sommes bien souvent empêchés de valoriser les terrains sur les bords des canaux et des fleuves en zone d'agglomération. Voilà pourquoi, si vous faites un jour une promenade sur le canal de l'Ourcq, vous ne verrez que des arrière-cours et des clôtures, aucune fenêtre ne pouvant donner sur le canal. C'est quand même un peu stupide, notamment si l'on pense à la situation du canal du Midi.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Pignard, pour explication de vote.

M. Jean-Jacques Pignard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais lever toute ambiguïté en précisant que le groupe de l'Union centriste et républicaine, qui n'a pas eu l'occasion de s'exprimer dans la discussion générale, votera bien évidemment ce texte.

Il le votera pour au moins trois raisons.

Premièrement, quand un consensus s'établit dans ce « nouveau » Sénat, nous ne pouvons que nous en réjouir.

Deuxièmement, étant élu du Rhône – on a fait allusion au port Rambaud tout à l'heure –, je sais avec quelle efficacité on peut collaborer avec VNF : nous travaillons actuellement à fonder la nouvelle ville de Lyon, celle du XXI^e siècle, *via* le projet Confluence.

Troisièmement, je voterai aussi ce projet de loi compte tenu des propos que vous avez tenus sur les platanes, monsieur le ministre ; notre collègue Gilbert Roger, ancien maire de Bondy, vient à nouveau de les évoquer. C'est un vrai combat ! Ayant moi aussi quelques très anciennes attaches avec Valréas, j'estime que le cours du Berteuil sans les platanes serait vraiment mutilé.

M. le président. La parole est à Mme Mireille Schurch, pour explication de vote.

Mme Mireille Schurch. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, au terme de ce débat, nous formulerons une nouvelle fois le même regret : le présent projet de loi aurait pu être plus ambitieux pour le développement du transport fluvial, plutôt que de ne traiter que de la gouvernance de la voie d'eau. Nous regrettons également qu'il s'inspire, sur le fond, de la politique d'austérité menée par le Gouvernement, en s'inscrivant très clairement dans les objectifs de la RGPP.

Cependant, si nous nous en tenons au strict objet du texte, force est de constater qu'il aboutit à la création d'une structure atypique, regroupant en son sein, sous la forme d'un établissement public administratif, des agents de droit privé et des agents de l'État, ce qui, vous me l'accorderez, n'est pas commun. Voilà donc un dispositif original par rapport aux schémas habituels.

En outre, une telle unification des acteurs de l'eau au sein d'une entité unique peut constituer un atout pour la voie d'eau et permettre une meilleure coordination des acteurs concernés. Pour cela, il faudra parallèlement abandonner toute idée de réduction des moyens humains.

Il conviendra également de privilégier une nouvelle cohérence dans le fonctionnement de VNF, propice à l'instauration d'une véritable culture de service public en son sein, qui soit à la hauteur non seulement des missions d'intérêt général remplies par cet établissement public administratif, mais aussi des enjeux environnementaux et économiques liés au développement de la voie d'eau.

Nous serons attentifs à ces évolutions, au fonctionnement du comité technique unique mis en place, à la capacité de respecter la spécificité de l'ensemble des personnels.

Nous serons également vigilants sur les moyens financiers concrets dont bénéficiera la voie d'eau dans les prochaines années.

Aujourd'hui, ce projet est attendu par les personnels de l'agence, puisqu'il respecte désormais le contenu du protocole d'accord signé entre l'État et les organisations syndicales au cours de l'été dernier.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, vous le savez, les membres du groupe communiste républicain et citoyen sont particulièrement attachés au respect et à la promotion du dialogue social. Pour cette raison, nous adopterons le projet de loi dans les mêmes termes que ceux qui ont été votés à l'Assemblée nationale, favorisant par cette conformité une mise en œuvre plus rapide de ses dispositions.

C'est d'ailleurs pour cette raison que nous n'avons pas déposé d'amendement lors de cette deuxième lecture. En effet, nous redoutons l'absence de transparence de la commission mixte paritaire et nous ne souhaitons pas que certains parlementaires profitent de cette occasion pour faire une dernière tentative visant à détricoter le protocole d'accord, que ce soit sur le statut de l'établissement ou sur le non-transfert des voies.

Nous sommes donc satisfaits de constater que le Sénat se dirige vers un vote conforme et nous apportons nos voix à l'adoption de ce projet de loi. *(Marques de satisfaction sur les bancs de la commission et du Gouvernement.)*

M. le président. La parole est à M. Philippe Esnol, pour explication de vote.

M. Philippe Esnol. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme je l'avais annoncé tout à l'heure, notre groupe était disposé à travailler sur ce texte de manière constructive et positive.

Nous en déplorons la portée, quelque peu limitée, alors que les enjeux concernant le développement du transport fluvial en France dépassent évidemment, et de loin, la simple réorganisation de VNF. Mais nous sommes aussi attachés, bien sûr, à la bonne gouvernance de l'établissement et au respect du dialogue social en son sein.

Aussi, par esprit de responsabilité envers les partenaires sociaux, nous souhaitons pouvoir nous diriger vers un vote conforme pour une adoption rapide du texte.

Je crois que cela sera possible, notamment avec les assurances que vient de présenter M. le ministre sur les éléments de sécurisation que nous demandons, d'une part, sur la question des prises de participation de VNF et, d'autre part, sur la nécessaire garantie de concertation avec les collectivités territoriales dans les projets d'aménagement portés par VNF.

Avant de conclure, j'ajouterai un mot sur la création d'une interprofession, disposition introduite par amendement à l'Assemblée nationale et que nous avons souhaité préserver au Sénat. Cette mesure, demandée par la filière, lui permettra de mieux se structurer, de poser les conditions d'un dialogue plus régulier et plus étroit entre les différents acteurs du secteur, et d'évoluer vers un développement stratégique mieux partagé des métiers du fleuve.

C'est une bonne nouvelle pour les bateliers, les chargeurs, les loueurs de bateaux, les transporteurs, les manutentionnaires, les chantiers et les ateliers ainsi que pour les clients. Le dialogue, la coordination des acteurs et le développement du secteur s'en trouveront favorisés, et je m'en félicite.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, voilà donc un texte, qui, sans être décisif, malheureusement, va tout de même dans le bon sens. Nous avons su l'améliorer au cours de nos travaux, qui ont démontré leur utilité et permis de véritables progrès. Je vous remercie donc tous de ces échanges constructifs. Dans ces conditions, je me réjouis que notre groupe soit en mesure de voter ce projet de loi et de permettre ainsi son adoption dans des délais aussi brefs que possible. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE. – Applaudissements sur les bancs de la commission.)*

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

M. Joël Labbé. Nous nous satisfaisons nous aussi que ce projet de loi fasse consensus, d'autant qu'il s'agit du premier texte que nous voterons en tant que groupe autonome.

Monsieur le ministre, comme je l'ai dit tout à l'heure, ce projet de loi ne constitue qu'une étape. C'est mieux que rien, dirais-je, et je salue le travail réalisé, qui nous permet d'avancer sur le sujet.

Désormais, c'est une grande loi fluviale qu'il nous faut. Espérons que nous n'ayons pas à l'attendre trop longtemps ! Il convient de mener la réflexion dans le cadre d'un processus global, en vue de privilégier un véritable développement durable.

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Chapitre II

DISPOSITIONS RELATIVES AU PERSONNEL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Article 2 (Non modifié)

- ① Le chapitre II du titre I^{er} du livre III de la quatrième partie du code des transports est ainsi modifié :

- ② 1° L'article L. 4312-3 est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Le directeur général a autorité sur l'ensemble des personnels de l'établissement.
- ④ « Il peut disposer d'une délégation de tout ou partie des pouvoirs du ministre chargé des transports en matière de gestion et de recrutement des personnels mentionnés aux 1° et 2° de l'article L. 4312-3-1, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.
- ⑤ « Il recrute et gère les personnels mentionnés aux 3° et 4° du même article L. 4312-3-1.
- ⑥ « Il peut déléguer ses pouvoirs en matière de gestion et de recrutement aux directeurs des services territoriaux de l'établissement. » ;
- ⑦ 2° La section 3 est ainsi modifiée :
- ⑧ a) L'intitulé est ainsi rédigé : « Personnel de l'établissement » ;
- ⑨ b) Avant l'article L. 4312-4 sont insérés des articles L. 4312-3-1 à L. 4312-3-4 ainsi rédigés :
- ⑩ « *Art. L. 4312-3-1.* – Le personnel de Voies navigables de France comprend, dans les conditions prévues à l'article L. 4312-3-3 :
- ⑪ « 1° Des fonctionnaires de l'État ;
- ⑫ « 2° Des ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes de l'État ;
- ⑬ « 3° Des agents non titulaires de droit public ;
- ⑭ « 4° Des salariés régis par le code du travail.
- ⑮ « *Art. L. 4312-3-2.* – I. – Il est institué, dans les conditions prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'État, un comité technique unique, compétent pour l'ensemble des personnels de Voies navigables de France. Il exerce les compétences des comités techniques prévus au même article 15, ainsi que les compétences prévues aux articles L. 2323-1 à L. 2323-87 du code du travail, sous réserve des adaptations prévues par décret en Conseil d'État.
- ⑯ « Ce comité technique unique comprend :
- ⑰ « 1° Une formation représentant les agents de droit public, exerçant les compétences prévues à l'article 15 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ;
- ⑱ « 2° Une formation représentant les salariés de droit privé, exerçant les compétences prévues au chapitre III du titre II du livre III de la deuxième partie du code du travail et bénéficiant des moyens prévus aux articles L. 2325-1 à L. 2325-44 du même code, sous réserve des adaptations prévues dans le décret en Conseil d'État visé au premier alinéa du présent I ;
- ⑲ « 3° Une formation plénière, issue des deux premières.
- ⑳ « Chacune des deux formations prévues aux 1° et 2° est réunie pour les questions relevant de sa compétence. Le comité technique unique est réuni en formation plénière pour examiner les questions intéressant l'ensemble du personnel de l'établissement, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.
- ㉑ « Le comité technique unique est doté de la personnalité civile et gère son patrimoine.
- ㉒ « La formation visée au 2° est compétente pour gérer son budget de fonctionnement et le budget des activités sociales et culturelles. À cet effet, cette formation bénéficie de la personnalité civile et gère le patrimoine du comité d'entreprise auquel elle succède, ainsi que les budgets qui lui sont attribués.
- ㉓ « Seule la formation visée au 2° est compétente pour gérer le budget des activités sociales et culturelles des salariés de droit privé.
- ㉔ « Le comité technique unique est composé, dans sa formation plénière, du directeur général de l'établissement ou de son représentant, qui le préside, et des représentants du personnel issus des deux autres formations. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.
- ㉕ « Chacune des deux formations restreintes est composée du directeur général de l'établissement ou de son représentant, qui le préside, et des représentants des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1, pour l'une, et des personnels mentionnés au 4° de ce même article, pour l'autre. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsqu'une formation est consultée.
- ㉖ « Les représentants du personnel siégeant au comité technique unique sont élus, par collège, au scrutin de liste à la représentation proportionnelle, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État.
- ㉗ « Les candidatures sont présentées par les organisations syndicales qui remplissent les conditions suivantes :
- ㉘ « a) Pour le collège des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, celles prévues à l'article 9 *bis* de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires ;
- ㉙ « b) Pour le collège des personnels mentionnés au 4° du même article L. 4312-3-1, celles prévues à l'article L. 2324-4 du code du travail.
- ㉚ « La composition de la représentation du personnel au sein du comité technique unique et de ses formations est fixée par décret en Conseil d'État de façon à permettre la représentation de chaque collège, c'est-à-dire pour tenir compte des effectifs, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° du même article, et en particulier pour tenir compte des attributions confiées à la formation représentant les salariés de droit privé, tant économiques que sociales, et assurer l'animation et la participation effective aux diverses commissions prévues aux articles L. 2325-22 à L. 2325-34 du code du travail. La représentativité des organisations syndicales des salariés de droit privé est appréciée au regard des résultats obtenus, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du même code, au niveau du collège desdits salariés, dans le cadre des élections de la formation représentant les salariés de droit privé au comité technique unique.
- ㉛ « La mise en place des délégués syndicaux s'effectue au niveau central et ce pour chacun des deux collèges du personnel mentionné, d'une part, aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code et, d'autre part, au 4° du même article. Les délégués syndicaux de chacun de ces deux collèges de personnel sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'agence qui y constituent une section syndicale, qui ont

recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique unique, dans les conditions de l'article L. 2122-1 du code du travail pour les personnels visés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code et dans les conditions visées par décret pour les personnels visés aux 1° à 3° du même article, le seuil étant apprécié au niveau du seul collège des personnels qu'elles représentent, c'est-à-dire, d'une part, des personnels mentionnés aux 1° à 3° dudit article et, d'autre part, des personnels mentionnés au 4° de ce même article.

- ③② « II. – Des comités techniques uniques de proximité compétents pour l'ensemble des catégories de personnel de l'établissement sont institués auprès de chaque directeur territorial de l'établissement.
- ③③ « Ils exercent les compétences de comités techniques locaux et les compétences de comités d'établissement.
- ③④ « Un comité technique unique de proximité comprend le directeur territorial de l'établissement ou son représentant, qui le préside, et des représentants de tous les personnels mentionnés aux 1° à 4° de l'article L. 4312-3-1. Seuls les représentants du personnel sont appelés à prendre part aux votes lorsque le comité est consulté.
- ③⑤ « Les modalités d'élection des membres des comités techniques uniques de proximité et la composition de la représentation du personnel sont fixées par décret en Conseil d'État.
- ③⑥ « III. – Sont institués un comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placé auprès du directeur général de l'établissement, et des comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, placés auprès de chaque directeur territorial de l'établissement.
- ③⑦ « Le comité central d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ainsi que les comités locaux d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail sont compétents pour l'ensemble du personnel de l'établissement. Ils exercent les compétences des comités prévus à l'article 16 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 précitée ainsi que celles prévues au chapitre II du titre I^{er} du livre VI de la quatrième partie du code du travail, sous réserve des adaptations fixées par décret en Conseil d'État. Leur composition et leur fonctionnement sont fixés par décret en Conseil d'État.
- ③⑧ « IV. – Le chapitre III du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie du code du travail est applicable à l'ensemble du personnel de l'établissement. Les délégués syndicaux sont désignés par les organisations syndicales représentatives dans l'établissement qui y constituent une section syndicale parmi, selon le cas, les listes ou candidats qui ont recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés aux dernières élections du comité technique ou du comité d'entreprise de l'établissement ou du comité technique unique s'il est constitué.
- ③⑨ « V. – Pour les salariés mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, la validité des accords collectifs de travail prévus au livre II de la deuxième partie du code du travail est subordonnée à leur signature par une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins 30 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections du comité d'entreprise et à l'absence d'opposition d'une ou plusieurs organisations syndicales représentatives ayant recueilli au moins la majorité des suffrages exprimés à ces

mêmes élections. L'opposition est exprimée dans un délai de huit jours à compter de la date de notification de l'accord, dans les conditions prévues à l'article L. 2231-8 du même code.

- ④① « En application du IV de l'article 8 *bis* de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 précitée, un accord est valide, pour les personnels mentionnés au 1° de l'article L. 4312-3-1 du présent code, s'il est signé par une ou plusieurs organisations syndicales de fonctionnaires ayant recueilli au moins 50 % du nombre des voix lors des dernières élections au comité technique. Le présent alinéa est également applicable pour déterminer la validité des accords pour les personnels mentionnés aux 2° et 3° du même article L. 4312-3-1.
- ④① « VI. – Chaque syndicat qui constitue, en application de l'article L. 2142-1 du code du travail, une section syndicale au sein de l'établissement peut, s'il n'est pas représentatif dans l'établissement, désigner un représentant de la section pour le représenter au sein de l'établissement.
- ④② « VII. – Les membres des comités mentionnés au présent article, les délégués du personnel, les délégués syndicaux et les représentants des sections syndicales bénéficient des garanties prévues par leur statut respectif et, pour ce qui concerne les salariés régis par le code du travail, de la protection prévue au livre IV de la deuxième partie du même code.
- ④③ « VIII. – Les agents mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code demeurent électeurs au comité technique ministériel du ministère chargé du développement durable.
- ④④ « Art. L. 4312-3-3. – I. – Un décret en Conseil d'État établit, après avis du conseil d'administration et du comité technique unique, les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'établissement et détermine les catégories de personnel, de droit public et de droit privé, ayant vocation à les occuper.
- ④⑤ « II. – Le conseil d'administration de l'établissement établit chaque année, après avis du comité technique unique, les orientations en matière de recrutement qui s'inscrivent dans le cadre défini au I et qui précisent les prévisions de recrutement et d'emploi dans les différentes catégories de personnel.
- ④⑥ « Art. L. 4312-3-4. – À l'issue de la période transitoire prévue au II de l'article 7 de la loi n° ... du ... relative à Voies navigables de France, le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail applicable aux personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du présent code est défini par un accord collectif conclu entre l'établissement public et les représentants de ces personnels dans les conditions prévues au second alinéa du V de l'article L. 4312-3-2 du même code et prenant en compte les spécificités des missions exercées.
- ④⑦ « À défaut d'accord, ce régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail est établi par délibération du conseil d'administration de l'établissement, après avis du comité technique unique.
- ④⑧ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre du présent article. » – (*Adopté.*)

Chapitre III

DISPOSITIONS RELATIVES À LA
DÉCENTRALISATION, À LA GESTION
DOMANIALE ET À LA POLICE DE LA
NAVIGATION INTÉRIEURE**Article 4 (Non modifié)**

- ① I. – *(Non modifié)*
- ② II. – Le chapitre I^{er} du titre II du livre III de la quatrième partie du code des transports est complété par un article L. 4321-4 ainsi rédigé :
- ③ « Art. L. 4321-4. – Les ports fluviaux appartenant à l'État, à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités territoriales, situés sur des voies non transférables au sens de l'article L. 3113-3 du code général de la propriété des personnes publiques, peuvent mener des opérations de coopération transfrontalière. » – *(Adopté.)*

Article 4 bis (Non modifié)

- ① L'article L. 4211-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Un arrêté du ministre chargé des voies navigables régleme la navigation dans les eaux intérieures des bateaux traditionnels lorsque ceux-ci sont possédés par une association dont seuls les membres ont vocation à embarquer à leur bord. » – *(Adopté.)*

Chapitre IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 8 bis (Non modifié)

- ① I. – Une organisation interprofessionnelle de la filière fluviale peut faire l'objet d'une reconnaissance par le ministre chargé des transports.
- ② Cette organisation regroupe, à leur initiative, les organisations professionnelles, les associations ou les organismes représentant les professionnels du secteur fluvial et des services qui y sont associés.
- ③ Elle doit notamment avoir pour mission de développer les performances de la filière fluviale, de mettre en œuvre des actions économiques en faveur des membres des professions concernées et de réaliser des programmes de recherche appliquée, d'expérimentation ou de développement de la filière fluviale.
- ④ II. – Les accords conclus au sein de cette organisation interprofessionnelle sont adoptés à l'unanimité. Ils peuvent être étendus, pour une durée déterminée, en tout ou partie, par le ministre chargé des transports.
- ⑤ L'extension des accords est subordonnée à l'adoption unanime de leurs dispositions par les professions représentées dans l'organisation interprofessionnelle. À défaut, les accords ne concernant qu'une partie des professions représentées dans l'organisation interprofessionnelle sont adoptés à l'unanimité de ces seules professions, à condition qu'aucune autre profession ne s'y oppose.

- ⑥ Lorsque l'extension est décidée, les mesures ainsi prévues sont obligatoires pour tous les membres des professions constituant l'organisation interprofessionnelle.
- ⑦ III. – Les statuts de l'organisation interprofessionnelle prévoient la désignation d'une instance de conciliation pour les litiges pouvant survenir à l'occasion de l'application des accords interprofessionnels ainsi que les modalités de cette conciliation et disposent qu'en cas d'échec de celle-ci le litige est déféré à l'arbitrage. Les statuts désignent également l'instance appelée à rendre l'arbitrage et en fixer les conditions.
- ⑧ IV. – L'organisation interprofessionnelle est habilitée à prélever, sur tous les membres des professions la constituant, des cotisations résultant des accords entre les membres de l'interprofession effectivement créée.
- ⑨ V. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. – *(Adopté.)*

Article 8 ter (Non modifié)

Au plus tard au 31 décembre 2012, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la formation des prix et des marges dans le transport fluvial. – *(Adopté.)*

Article 9 (Suppression maintenue)

M. le président. Les autres dispositions du projet de loi ne font pas l'objet de la deuxième lecture.

La parole est à M. le président de la commission.

M. Daniel Raoul, président de la commission de l'économie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Mes chers collègues, à l'issue de ce débat, je tiens à tous vous remercier, quelles que soient les travées sur lesquelles vous siégez, du travail constructif qui a été réalisé, notamment vous, monsieur le rapporteur, bien secondé par les administrateurs de la commission. Nous avons ainsi contribué à trouver une solution qui va dans le bon sens.

Compte tenu de l'encombrement du calendrier législatif d'ici à la suspension des travaux parlementaires, je me félicite de ce que les orateurs de tous les groupes aient annoncé leur intention de voter ce projet de loi conforme. Il importe en effet de répondre non seulement à l'attente des personnels concernés, qui ont signé le protocole d'accord, mais aussi à l'objectif de développement du transport fluvial. De ce point de vue, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous connaissez tous l'adage populaire « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras » !

Je souhaite simplement que l'unanimité et la cohérence qui s'expriment au travers des votes aujourd'hui se retrouvent également dans une volonté commune d'assurer un développement uniforme du transport fluvial sur l'ensemble de la France, quels que soient les canaux concernés. Je ne vois pas pourquoi il y aurait des différences géographiques en la matière.

Cela étant dit, je tiens à saluer la collaboration de chacun d'entre vous sur ce texte. Qu'il est agréable de débiter l'année par un vote unanime !

M. Charles Revet. Cela commence bien !

M. Daniel Raoul, *président de la commission de l'économie*. Je voudrais bien croire que cela continue tout au long des semaines à venir. Mais je n'ai pas pour habitude de rêver, ni en couleur ni en relief! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe écologiste. – M. Charles Revet applaudit également.*)

M. Charles Revet. Il ne tient qu'à vous que cela continue!

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. Thierry Mariani, *ministre*. Avant que s'achève cette discussion, je voudrais répondre très brièvement à l'interpellation de M. Roger.

Soyez assuré, monsieur le sénateur, que je suis tout à fait disposé à demander à mes services de procéder à un examen attentif du problème spécifique que vous avez évoqué concernant le canal de l'Ourcq. Au besoin, je suis prêt à étudier une éventuelle évolution des textes.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à vous remercier d'un tel débat. Certes, comme quelqu'un l'a dit, ce projet de loi n'est pas un grand texte; s'il n'a en effet rien de révolutionnaire, il a tout de même son importance en ce qu'il permet de faire progresser le transport fluvial.

Il était nécessaire de prendre des dispositions pour rattraper un certain nombre de retards que notre pays subissait – nous étions tous d'accord pour le reconnaître – par rapport à ses grands voisins, notamment ceux du nord de l'Europe.

Dans quelques mois, la majorité aura peut-être changé; elle sera ce qu'elle sera, mais, en tout cas, je vous remercie d'avoir décidé de voter ce projet de loi conforme, car cela évitera qu'il ne tombe dans les oubliettes.

Chacun le sait, notamment les plus chevronnés d'entre vous, les transitions politiques qui font suite à des élections importantes, qu'il y ait ou non changement de majorité, sont souvent aussi l'occasion de faire passer un certain nombre de textes à la trappe, avec, au bout du compte, une perte de temps, un grand gâchis, tout un travail pour rien! Au moins, en l'espèce, nous aurons bien avancé. Il appartiendra à ceux qui seront au gouvernement dans quelques mois de faire encore mieux.

Quelles que soient votre position dans l'hémicycle et vos opinions, vous aurez fait preuve d'un état d'esprit constructif, dans l'intérêt du transport fluvial. Je tiens à cet égard à remercier particulièrement ceux d'entre vous qui ont accepté de retirer leurs amendements. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur plusieurs travées du groupe socialiste, du groupe écologiste et du RDSE.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté définitivement.*)

M. le président. Je constate que le projet de loi a été adopté à l'unanimité des présents.

6

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE DÉLÉGATION SÉNATORIALE

M. le président. Mes chers collègues, je rappelle que le groupe Union pour un mouvement populaire a présenté la candidature de M. Jean-François Mayet pour remplacer M. Gérard César, démissionnaire, au sein de la délégation sénatoriale à la prospective.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, cette candidature est ratifiée, et je proclame M. Jean-François Mayet, membre de la délégation sénatoriale à la prospective.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 12 janvier 2012:

À neuf heures trente:

1. Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif au remboursement des dépenses de campagne de l'élection présidentielle (n° 211, 2011-2012).

Rapport de M. Gaëtan Gorce, fait au nom de la commission des lois (n° 235, 2011-2012).

Texte de la commission (n° 236, 2011-2012).

À quinze heures et le soir:

2. Questions d'actualité au Gouvernement.

3. Suite de l'ordre du jour du matin.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à seize heures cinquante-cinq.*)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

QUESTION(S) ORALE(S)

REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Difficulté d'application du décret du 16 août 2011 relatif aux nouvelles règles d'attribution de l'allocation aux adultes handicapés (AAH)

n° 1565 - Le 12 janvier 2012 - **M. Rachel MAZUIR** attire l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la cohésion sociale** sur les préoccupations de nombreuses associations et organismes publics suite à la publication du décret n° 2011-974 du 16 août 2011 relatif aux nouvelles règles d'attribution de l'allocation aux adultes handicapés (AAH).

S'il précise enfin les conditions d'attribution de l'AAH, il donne pour autant une définition trop restreinte de la notion de « restriction substantielle et durable d'accès à l'emploi » et réduit trop fortement la durée d'attribution maximale.

Auparavant en effet, chaque maison départementale des personnes handicapées (MDPH) disposait d'une certaine marge de manœuvre pour apprécier cette notion, chez les personnes présentant un taux d'incapacité compris entre 50 % et 79 %. Désormais, il ressort que seul le handicap, sous son aspect médical, sera pris en compte. Ce décret modifie en outre la durée d'attribution de l'AAH. Jusqu'à présent, elle était accordée pour une période de un an à cinq ans, quel que soit le taux d'incapacité du bénéficiaire. Or, pour certaines situations, principalement pour les personnes orientées en établissements et services d'aide par le travail (ESAT), cette restriction substantielle et durable pour l'accès à l'emploi est définitive. Le fait que l'AAH ne puisse être accordée que sur deux ans maximum alors que l'orientation médico-sociale en ESAT l'est sur cinq ans, engendrera une augmentation très sensible du nombre de dossiers à traiter pour les MDPH, et un risque fort de rupture de droits et d'oubli pour les usagers.

Par conséquent il souhaite savoir si le Gouvernement entend revenir sur les dispositions de ce décret et porter de nouveau à cinq ans cette durée d'attribution de l'AAH.

Conditions d'exercice du mandat parlementaire

n° 1566 - Le 12 janvier 2012 - **M. Jean Louis MASSON** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur le fait qu'à la veille d'échéances électorales très importantes pour la France, il est utile de clarifier la position des pouvoirs publics sur les problèmes institutionnels.

En raison de l'actualité politique, un double aspect mérite une attention particulière ; en l'espèce il convient de réduire l'absentéisme parlementaire et de favoriser le renouvellement du personnel politique. Les solutions en sont l'interdiction du cumul d'un mandat parlementaire avec une fonction exécutive locale et la limitation dans le temps de l'exercice d'un même mandat parlementaire, par exemple en interdisant plus de trois élections consécutives.

Il souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur ces deux points.

Création d'un fonds d'investissement par le Qatar à destination des entrepreneurs issus des quartiers populaires en France

n° 1567 - Le 19 janvier 2012 - **M. Gilbert ROGER** attire l'attention de **M. le ministre de la ville** sur l'annonce faite par le Qatar, le 9 décembre 2011, de la création d'un fonds d'invest-

tissement de 50 millions d'euros destiné aux quartiers français en difficulté, pour 2012, soit près de 10 % des 548 millions d'euros du budget du ministère de la ville de cette année. Cette enveloppe doit servir au financement des projets des jeunes entrepreneurs issus de nos quartiers populaires, qui n'arrivent pas à trouver de débouché professionnel ou à créer leur entreprise, faute de soutien de la part de l'État.

Cette intervention du Qatar dans la politique de la ville française démontre l'incapacité du Gouvernement actuel à reconnaître et à mettre en valeur les compétences des jeunes diplômés issus des quartiers populaires. Il est tout à fait regrettable qu'un pays étranger en vienne à pallier les insuffisances du Gouvernement.

Alors que le budget de la politique de la ville n'a eu de cesse de baisser depuis 2008, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les raisons pour lesquelles le Gouvernement a renoncé à investir dans la formation et l'emploi dans les quartiers populaires, pourtant indispensables à une politique volontaire d'intégration.

Baisse des heures d'entraînement des forces armées

n° 1568 - Le 19 janvier 2012 - **M. Gilbert ROGER** attire l'attention de **M. le ministre de la défense et des anciens combattants** sur la baisse des heures d'entraînement de chacune des armées en 2010, et plus encore, en 2011, au regard des objectifs fixés par la loi n° 2009-928 du 29 juillet 2009 pour les années 2009 à 2014 et portant diverses dispositions concernant la défense.

C'est particulièrement le cas des jeunes pilotes de l'armée de l'air, qui ont volé environ 105 heures en 2011, loin de l'objectif de 180 heures, soit un vol par semaine au lieu de trois. On évalue de 10 à 18 mois la durée nécessaire au rattrapage du retard de formation de ces jeunes recrues. Quant à la Marine, elle a dû renoncer à neuf exercices dits « de savoir-faire supérieur » du fait de l'opération Harmattan.

Si la priorité a été donnée aux qualifications opérationnelles, notamment pour les unités déployées en opérations, il ne faudrait pas pour autant que le déploiement des unités les plus expérimentées lors des opérations extérieures entraîne une baisse trop importante des activités d'entraînement des personnels les plus jeunes.

Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer comment il compte maintenir la qualité de la préparation opérationnelle des forces armées.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	191,20
33	Questions 1 an	142,00
83	Table compte rendu 1 an	39,90
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	171,40
35	Questions 1 an	102,10
85	Table compte rendu 1 an	35,60
95	Table questions 1 an	23,40

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 17 novembre 2011 publié au *Journal officiel* du 19 novembre 2011

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,50 €