



Conseil général des ponts
et chaussées

n° 004963-01

Inspection générale
de l'administration

n° PAM-07-001-01

Contrôle général
économique et financier

n° 07.01.04

Mission d'audit de modernisation

Rapport

Sur

la gestion des voies navigables

Établi par

Bernard CHENEVEZ

Ingénieur général des ponts et
chaussées

Patrice O'MAHONY

Inspecteur général de
l'administration

Alfred GILDER

Contrôleur général
économique et financier

Samuel FRINGANT

Inspecteur de l'administration

Synthèse

La décentralisation des voies navigables du réseau non magistral

Constats

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

1. Cadre de l'audit

- Contrat d'objectifs Etat – VNF signé pour la période 2005 – 2008, portant notamment sur les voies transférables ;
- Transfert de la propriété des voies d'eau du réseau non magistral prévu par la loi du 30 juillet 2003 sur la base du volontariat, l'Etat conservant certaines missions ;
- Modalités particulières de transfert pour trois régions : Picardie, Pays de la Loire, Bretagne ;
- Clause de sauvegarde prévoyant le transfert aux collectivités territoriales des emplois pourvus, avec compensation si les effectifs réellement en place à la date du transfert sont inférieurs à ceux constatés le 31 décembre 2002.

2. Constat – Difficultés constatées

- Collectivités bénéficiaires plutôt réticentes à solliciter le transfert de propriété des voies d'eau ;
- Inventaire du réseau transférable peu précis ; Etat du réseau concerné plutôt dégradé ; niveaux de service à maintenir, au regard d'enjeux économiques ou autres mal cernés ;
- Aucun délai prévu pour les négociations de transfert ;
- Dans un contexte durable de décroissance des effectifs, mise en œuvre de la clause de sauvegarde problématique pour l'Etat sur le long terme.

MINEFI - DGME - 2007

La décentralisation des voies navigables du réseau non magistral

Propositions

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

1. Recommandations

- Définir précisément le patrimoine transférable concerné ; constituer, en concertation notamment avec le ministère de l'écologie, des dossiers identifiant des scénarios de gestion, d'aménagement et de mise en valeur des voies, décrivant leur état, leur potentiel et leur utilité collective, sans exclure les solutions de fermeture totale ;
- Engager une meilleure concertation avec les associations d'élus ; associer l'ensemble des services déconcentrés concernés ; s'interroger sur les conséquences d'un abandon de l'unité de gestion assurée par VNF, clarifier son rôle dans les négociations avec les collectivités territoriales ; préciser les modalités de compensation financières et, pour certaines voies, étudier les conditions de financement de travaux de remise en état avant transfert aux collectivités territoriales ;
- Envisager de fixer une échéance pour les transferts d'ici 3 ou 4 ans et faire à cette date un bilan ; Distinguer alors les voies pour lesquelles il pourrait être envisagé une nouvelle forme de partenariat avec les collectivités, celles pouvant être fermées à la navigation et déclassées, celles présentant des enjeux locaux pour lesquelles un dispositif plus contraignant de transfert pourrait être proposé.

2. Impacts attendus et échéances

- Poursuite, dans le cadre législatif actuel et pendant 3-4 ans, des démarches engagées sans exclure :
 - ✓ Des remises en état ou des compensations financières équivalentes pour faciliter certains transferts
 - ✓ D'éventuelles fermetures à la navigation de voies peu fréquentées.
- Faire un bilan ; envisager pour certaines voies un nouveau type de partenariat avec les collectivités, pour d'autres un dispositif de transfert plus contraignant.

MINEFI - DGME - 2007

PRINCIPAUX ELEMENTS DE PERIMETRE DE L'AUDIT

PERIMETRE PHYSIQUE

Éléments de périmètre de l'audit	Nombre	Commentaires
Voies navigables transférables	Environ 4600 km	Il ne s'agit que d'une estimation dans la mesure où l'ensemble du domaine public fluvial transférable n'a pas été, à ce jour, entièrement répertorié. L'ensemble du réseau navigable français est estimé à 8 500 km et traverse 56 départements
Trafic de marchandises constaté sur les voies navigables transférables	Nul sur la plus grande partie du réseau transférable, il peut atteindre 100 à 200 000 tonnes sur certaines voies et 650 000 t sur le canal de la Sambre à l'Oise	Ce trafic peut être considéré comme marginal au regard du trafic constaté à l'échelle nationale : 8 milliards de tonnes-km en 2005 et 59,6 millions de tonnes transportées (hors transit rhénan) en 2004.
Voies navigables transférables actuellement gérées et exploitées par « Voies Navigables de France », établissement public à caractère industriel et commercial placé sous la tutelle du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.	Environ 2900 km, dont environ 2000 km de canaux et 900 km de rivières la superficie du DPF transférable n'a pu être obtenue	VNF gère et exploite, à l'échelle nationale, réseau magistral compris, 6800 km de canaux et de fleuves navigables et environ 80 000 hectares du domaine public fluvial.
Voies navigables ayant déjà fait l'objet d'un transfert dans le cadre des dispositions de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État	Environ 1000 km	Les régions Picardie, Pays de la Loire et Bretagne se sont portées volontaires
Réseau géré par l'État (non confié à VNF)	Environ 700 km	Réseau entièrement transférable

PERIMETRE FINANCIER

Éléments de périmètre	Montant (en millions d'euros)	Commentaires
Recettes		Celles de l'exercice 2006
Ressources extra-budgétaires (taxe hydrauliques, redevances, péages ...),	?	Sur l'ensemble du réseau navigable le montant des ressources extra-budgétaires, s'élève à 156,2 millions d'euros (prévisions 2006). Seul le montant de la taxe hydraulique a été identifié pour le réseau transférable, il s'élève à 2,45 millions d'euros.
Subventions	?	L'État verse une subvention d'investissement de 50 M. euros par an sans distinction entre réseaux magistral et transférable
Dépenses de personnel	68, 88 M. euros	Il s'agit d'une estimation (voir page 17 du présent rapport) sur la base d'un coût salarial annuel brut de 43 595 euros par agent
Dépenses de fonctionnement	7, 32 M. euros	
Dépenses d'investissement	39, 97	Estimation établie sur la période 2003/2006 et incluant les financements apportés par les collectivités locales

EFFECTIFS CONCERNES

Nombre d'agents (en ETP)	Service(s)	Commentaires
Environ 200	Personnels du MTEM affectés à la gestion des voies navigables transférables non confiées à VNF	Ces chiffres restent très imprécis.
Environ 1380	Personnels du MTEM mis à disposition de VNF pour assurer la gestion des voies navigables transférables confiées à cet établissement	Ces agents sont répartis dans 15 services mis à la disposition de VNF (service de la navigation, services maritimes et de navigation, DDE). Au total, pour l'ensemble du réseau navigable VNF bénéficie de la compétence de 4800 agents mis à sa disposition.

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Numéro	Recommandation	Pages du rapport	Responsable(s) de mise en œuvre (nom ou entité)	Échéance de mise en œuvre
	Dans un premier temps, maintenir pendant trois à quatre ans le cadre législatif actuel tout en améliorant le contexte de la négociation. Ainsi, il appartient			À l'administration centrale du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (MTETM) :
01	Mettre en place un pilotage permettant d'avoir une vision précise de l'état du réseau, engager une concertation approfondie avec le ministère de l'écologie, préciser les modalités de calcul des compensations financières du transfert.		MTETM	sans délai
02	Mettre au point, en liaison avec le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (MINEFI), les procédures de délimitation du patrimoine transférable.		MTETM - MINEFI	sans délai
03	Étendre les procédures d'inventaire à l'ensemble des voies « transférables ».		MTETM (et MEDD)	sans délai
04	Prendre les arrêtés définissant l'inventaire du patrimoine géré par VNF.		MTETM	sans délai
05	Clarifier le rôle de VNF dans les négociations pouvant être engagées au niveau local.		MTETM et VNF	sans délai
06	S'interroger sur l'intérêt pour la collectivité prise dans son ensemble de démanteler l'unité de gestion assurée actuellement par VNF sur certaines voies.		MTETM	sans délai
07	Se satisfaire, dans ce premier temps de la « clause de sauvegarde », tout en mettant en place un dispositif de contrôle permettant d'éviter que la diminution des effectifs mis à disposition de VNF, fixée à 2% par an, ne se fasse au détriment des voies transférables.		MTETM	
08	Engager une meilleure concertation avec les associations d'élus.		MTETM	sans délai
	Aux services déconcentrés de l'État :			
09	Se poser la question de l'utilité collective de la voie considérée avant toute négociation.		SN, DRE, VNF	sans délai
10	Veiller à associer l'ensemble des services de l'État concernés et notamment ceux de l'environnement, ainsi, autant que possible, que les collectivités locales.		DRE, Préfets	sans délai
11	Identifier et chiffrer même sommairement des scénarios d'aménagement, afin de constituer des bases de discussions solides. Étudier les conditions de suppression de certaines fonctions qui ne présenteraient pas de potentiel significatif, par exemple la fermeture à la navigation.		SN et VNF	sans délai

12	Constituer, à partir des éléments qui précèdent, des dossiers complets qui permettront notamment aux responsables régionaux de se déterminer.		SN et VNF	sans délai
A Voies navigables de France				
13	Proposer une politique d'aménagement selon la catégorie des voies avec des priorités qui ne soient pas uniquement dictées par les propositions de financement des collectivités.		VNF	sans délai
14	Maintenir les niveaux d'intervention financiers sur les sections à transférer, afin de ne pas décourager les collectivités potentiellement intéressées.		MTETM, MINEFI et VNF	selon les négociations
15	Envisager sans tarder la fermeture à la navigation des voies peu fréquentées pour lesquelles les collectivités ne souhaitent pas contractualiser. Évaluer le niveau de service minimal à maintenir pour assurer leurs fonctions hydraulique et paysagère et les sécuriser.		SN, DIREN et VNF	au fur et à mesure de l'identification de ces voies
Dans un deuxième temps, tirer les conséquences des résultats de la première phase et mettre fin au dispositif actuel :				
16	Tirer les conséquences du dispositif actuel et envisager éventuellement, de fixer aux collectivités une échéance pour les demandes de transfert.		MTETM et MIAT	à l'échéance fixée
17	Distinguer alors trois types de voies : <ul style="list-style-type: none"> ➤ celles pour lesquelles, en raison d'un intérêt particulier ou pour maintenir l'unité de gestion assurée par VNF, il pourrait être envisagé un autre type de partenariat avec les collectivités locales. ➤ celles pouvant être fermées à la navigation et déclassées si les autres fonctions le permettent ; ➤ celles que l'État ne pourra fermer mais qu'il estimera ne présenter que des enjeux locaux; un dispositif législatif contraignant pourrait être mis en place. Cette solution ne pourrait être envisagée sans un effort préalable de remise à niveau ou, au minimum, de mise en sécurité des voies transférées. 		MTETM, MIAT, MINEFI, MEDD et VNF	à l'échéance fixée

RESUME

Compte tenu des contraintes liées à la mise en œuvre des transferts de compétences prescrits par la loi LRL, il est clair que le sujet des transferts du domaine fluvial, et plus particulièrement des voies navigables, ne pouvait constituer une priorité pour les collectivités territoriales et pour les services déconcentrés de l'État. C'est pourquoi il est prématuré d'affirmer que le dispositif est un échec ; on peut cependant, sans risque de se tromper, estimer qu'il ne permettra pas le transfert de l'ensemble des voies « transférables », tant s'en faut probablement.

La mission recommande de poursuivre dans un premier temps les négociations engagées dans le cadre législatif actuel, tout en améliorant les conditions de mise en œuvre des transferts.

Ainsi, il paraît opportun de n'engager les discussions avec les collectivités territoriales qu'après avoir clairement identifié un ou plusieurs scénarios de gestion et de mise en valeur de la voie, décrivant non seulement son état, mais aussi son potentiel économique, touristique, environnemental, hydraulique, patrimonial, et sans exclure, dans le cas où ce potentiel est réduit, des niveaux de service très limités, allant parfois jusqu'à la fermeture à la navigation et peut-être, dans des cas très particuliers, la fermeture totale ou la désaffectation du domaine public.

Sur la base de tels scénarios, les collectivités locales pourraient lier leur demande de transfert à une participation significative de l'État à une remise en état minimum des voies transférées. La mission recommande de réserver un accueil attentif et bienveillant à ces demandes, sous réserve que les crédits ainsi mis en place par l'État soient considérés comme une contribution exceptionnelle, c'est à dire qu'ils ne soient pas comptabilisés dans le calcul des charges à compenser au titre du transfert.

Le problème du transfert des agents d'exploitation aux régions, qui ne disposent pas de structure d'accueil de personnels répartis sur le territoire, ne doit pas être sous-estimé. Des solutions sont à chercher qui conduiront peut être à des transferts aux départements plutôt qu'aux régions.

Dans un second temps, d'ici trois à quatre ans, il sera vraisemblablement nécessaire de mettre fin au dispositif législatif actuel. L'État devra décider, selon l'intérêt marqué par ses partenaires lors de la phase actuelle, de fermer certaines voies à la navigation, éventuellement de les déclasser, les économies pourraient être significatives. Les autres voies ne seraient maintenues ouvertes à la navigation que sous réserve de transfert ou de mise en place d'un partenariat contractualisé liant les collectivités à l'État.

D'ici là, la mission ne recommande pas de modifier la « clause de sauvegarde ». Le risque financier de son maintien pendant ce délai de trois à quatre ans ne lui paraît pas inacceptable pour l'État alors que sa suppression anticipée serait un très mauvais signal envoyé à ses partenaires.

SOMMAIRE

	Pages
I - CADRE DE L'AUDIT	10
1.1. L'OBJET DU TRANSFERT	10
1.1.1. Un réseau transférable défini par défaut	10
1.1.2. Le domaine navigable transférable	11
1.1.3. Etat actuel du réseau navigable « transférable »	12
1.1.4. Les trafics sur le réseau navigable transférable	13
1.1.5. Organisation des services chargés de la gestion des voies navigables	13
1.2. L'ETAT DU DROIT	14
1.2.1. Un dispositif législatif qui a évolué mais toujours fondé sur le volontariat des collectivités territoriales.....	14
1.2.2. Un cadrage réglementaire et contractuel très récent.....	15
1.2.3. La jurisprudence concernant la responsabilité du propriétaire.....	16
1.3. ETAT D'AVANCEMENT DU CONTRAT D'OBJECTIFS DE VNF	17
1.3.1. Dépenses d'investissement.....	17
1.3.2. Evolution des effectifs	18
II - DIFFICULTES CONSTATEES	19
2.1. DIFFICULTES D'ORDRE GENERAL.....	19
2.1.1. Un pilotage par le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer peu vigoureux.....	19
2.1.2. Le contexte de « l'acte II » de la décentralisation	20
2.1.3. La question de la cause de sauvegarde introduite par la loi LRL	21
2.2. DIFFICULTES OBSERVEES LOCALEMENT DANS LES REGIONS	21
2.2.1. L'information des collectivités sur un sujet très complexe	21
2.2.2. Un problème de méthode pour définir un niveau de service adapté.....	22
2.2.3. Les inquiétudes liées aux personnels concernés	23
2.2.4. L'absence de projets structurants définis	23
2.3. DIFFICULTES LIEES A LA SITUATION DE VNF	23

III - RECOMMANDATIONS.....	26
3.1. DANS UN PREMIER TEMPS, MAINTENIR PENDANT TROIS A QUATRE ANS LE CADRE LEGISLATIF ACTUEL TOUT EN AMELIORANT LE CONTEXTE DE LA NEGOCIATION. AINSI, IL APPARTIENT	26
3.1.1. À l'administration centrale du ministère de l'équipement.....	26
3.1.2. Aux services déconcentrés de l'Etat	27
3.1.3. À voies navigables de France.....	27
3.2. DANS UN DEUXIEME TEMPS, TIRER LES CONSEQUENCES DES RESULTATS DE LA PREMIERE PHASE ET METTRE FIN AU DISPOSITIF ACTUEL.....	28
OBSERVATIONS DU SERVICE.....	31
REPONSE DE LA MISSION.....	35
ANNEXES.....	36

I - CADRE DE L'AUDIT

1.1. L'OBJET DU TRANSFERT

Le réseau transférable s'avère très morcelé, de fonctions et d'intérêts très divers ; il est globalement insuffisamment entretenu en l'absence de perspective claire.

1.1.1. Un réseau transférable défini par défaut

Le domaine public fluvial français comprend environ 18 000 km de voies d'eau dont 8 500 km considérées comme navigables. Depuis la dernière guerre, ces voies navigables, aux fonctions et à l'importance très diverses, n'étaient pas considérées comme un enjeu d'aménagement du territoire.

Ce n'est que dans les années 1990, qu'une politique plus volontariste en matière de gestion des voies d'eau est apparue. Ainsi, en 1991, Voie Navigable de France (VNF), établissement public à caractère industriel et commercial placé sous la tutelle du ministère chargé des Transports, remplace l'Office national de la navigation (ONN).

C'est aussi à cette époque, qu'une réflexion visant à développer l'activité des voies qui le méritaient et à réduire le niveau de service de celles dont le trafic ne justifiait plus les moyens consacrés est menée.

En 1998, un rapport du conseil général des ponts et chaussées (rapport de Bouard) identifie pour les voies d'eau 7 types de fonctions :

- transport de marchandises,
- transport touristique,
- transferts d'eau, prélèvements – rejets,
- protection contre les inondations,
- production d'énergie,
- activités nautiques, sportives et diverses,
- environnement - cadre de vie.

La mission considère, à la suite de ses déplacements dans les régions visitées, qu'il faudrait ajouter une fonction patrimoniale, le Canal du Midi étant l'exemple le plus emblématique.

Le rapport de Bouard propose, de plus, de segmenter le réseau des voies navigables en quatre catégories, selon leur fonction :

- catégorie 1 : 1801 km de voies d'intérêt majeur pour le transport de marchandises,
- catégorie 2 : 1474 km de voies complémentaires utiles au transport de marchandises et de liaisons inter-bassins,
- catégorie 3 : 914 km de voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial
- catégorie 4 : 2488 km d' « autres voies d'eau ».

Il conclut en suggérant notamment :

- que l'État affiche clairement sa volonté de privilégier les voies de catégories 1 et 2 dont la vocation principale est le transport de marchandises ;
- que soit engagé avec les régions et les départements concernés un dialogue sur les vocations et l'avenir des différentes parties du réseau
- qu'en participant aux travaux de restauration correspondant, l'État incite ces collectivités à assumer directement la gestion des voies présentant pour elles le plus d'intérêt ;
- que les ressources financières de VNF soient augmentées d'au moins 200 à 300 millions de francs (soit 30 à 45 millions d'euros) par an pendant une dizaine d'années afin d'assurer la remise en état du réseau magistral et de faire des propositions crédibles aux collectivités locales pour les autres voies.

Ainsi naissait l'idée de distinguer les voies d'un réseau « magistral » (catégories 1 et 2) des autres voies (catégories 3 et 4), dont l'avenir serait à définir avec les collectivités locales. En cas d'un désintérêt de celles-ci, l'hypothèse d'une fermeture de certaines voies avait été évoquée.

Aujourd'hui, le réseau non transférable, communément appelé réseau « magistral », est constitué de 3900 km de voies navigables dont la liste figure en annexe du décret n°2005-992 du 16 août 2005 relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Par différence, le réseau navigable « transférable » peut être estimé à environ 4600 km.

1.1.2. Le domaine navigable transférable

Sur les 6800 km de voies gérées par VNF, environ 2 900 km ont été considérées comme « transférables » (cf. carte en annexe 3). Il s'agit d'environ 900 km de sections de rivières canalisées tels l'Aa, la Sambre ou la Seille et de rivières côtières comme l'Orb ou l'Hérault, et 2 000 km de canaux aussi différents que le Canal du Midi, le Canal de Bourgogne ou le canal latéral à la Loire.

De plus, trois régions Bretagne, Pays de Loire et Picardie ont demandé au titre des dispositions des lois de décentralisation de 1983 la compétence pour aménager et exploiter environ 1 000 km de voies navigables. Le transfert de propriété devrait intervenir, sauf refus dûment exprimé par ces collectivités, au plus tard le 31 décembre 2007.

Enfin, 700 km sont directement gérés par l'État et sont constitués essentiellement par la partie en principe navigable de petits fleuves côtiers et, le cas échéant, de leurs affluents ; s'y ajoutent quelques canaux maritimes, ainsi que divers ouvrages très secondaires ou des plans d'eau intérieurs comme les lacs d'Annecy et du Bourget, et la partie française du lac Léman. La situation de ces voies dont l'inventaire est encore assez imprécis, a été étudiée par le conseil général des ponts et chaussées (« rapport Hossard » de 1999, complété en 2004 pour tenir compte des perspectives de transfert). Ce rapport préconise le transfert aux collectivités locales de ces voies, à l'exception de celles qui ont vocation à être maintenues dans le domaine public maritime.

Une liste des voies d'eau navigables aujourd'hui considérées comme « transférables » figure en annexe 4. Cette liste, établie par le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (MTETM), est jointe à titre d'information. Comme indiqué infra, elle ne repose sur aucune norme juridique.

1.1.3. État actuel du réseau navigable « transférable »

Depuis le rapport de Bouard on observe que des moyens financiers importants ont été mobilisés (participations de l'État, ressources propres de VNF dont la taxe hydraulique et les redevances, co-financements des collectivités locales) et ont été consacrés à la remise en état du réseau magistral. Quant aux crédits consacrés à l'entretien du réseau, ils ont quasiment doublé en quelques années ; cependant ce sont les voies magistrales qui en ont principalement bénéficié (voir annexe 5) .

Les financements affectés au réseau transférable ont porté pour l'essentiel sur des travaux de remise en état, de grosses réparations et quelques rares opérations de modernisation (*automatisation*) sans véritable stratégie mais au coup par coup, selon le degré d'implication financière des collectivités.

Malgré ces efforts notables, le réseau non magistral reste très fragile, à la merci du moindre incident touchant une écluse, un barrage ou les berges en section courante. Le principe affiché par l'État de ne pas financer d'opérations sur le réseau transférable au titre des contrats de projet 2007-2013 ne fait que renforcer cette difficulté.

La diminution du trafic marchand et la réduction des budgets jusque vers 1998 ont entraîné, malgré les efforts consentis depuis cette date, une baisse de l'entretien et de la maintenance des ouvrages, et, en conséquence une diminution du niveau de service et une augmentation des risques (échouage) pour la navigation et notamment les plaisanciers, moins expérimentés. En dehors de quelques interventions peu coûteuses comme le graissage des pièces mécaniques et le débroussaillage aux abords des écluses, les seuls travaux entrepris, souvent dans l'urgence, ont un caractère curatif. Et, au fur et à mesure de l'apparition des dégradations, le retour à un état normal devient toujours plus onéreux.

Plusieurs problèmes de sécurité apparaissent aux écluses : vétusté et non-conformité des équipements et des gardes corps, signalisation et éclairage défectueux, vieillissement du génie civil (déchaussement, fissures, chocs non réparés dans le sas) et des mécanismes (dont les portes elles mêmes, leurs dispositifs d'articulation et les moteurs), corrosion, mauvais état des étanchéités, manque de pièces de rechange, envasement ...

Sur les biefs eux-mêmes, la présence des usagers, tant sur les berges que dans le chenal, expose à des risques que les services peuvent difficilement limiter. L'érosion des berges n'est pas compensée et l'instabilité des digues qui en résulte peut provoquer des ruptures qui vident le bief dans les terrains riverains, engageant la responsabilité de l'État. Enfin, l'envasement est accru par la diminution du trafic de péniches.

Les voies non gérées par VNF, non raccordées pour la plupart au réseau de VNF, bénéficient d'un entretien minimum. Sans politique bien définie et au gré de co-financements locaux irréguliers, l'État y a consacré de 2002 à 2007 des dépenses annuelles allant de 0,2 à 2 millions d'euros (cf. annexe 6). Le rapport Hossard suggérait la réalisation de diagnostics qui, à notre connaissance, n'ont pas été faits.

1.1.4. Les trafics sur le réseau navigable transférable

Les données du trafic sur le réseau transférable, moins suivies au plan central que celles concernant le réseau magistral, n'ont pu être collectées de façon fiable. La synthèse obtenue (cf. annexe 7) par la mission ne fournit les données que sur une ou plusieurs écluses par axe, alors que les variations peuvent être très significatives selon les sections. Enfin, il n'est pas possible de recueillir de données sur le réseau non géré par VNF. En effet, la plupart des voies concernées ne comportent aucune écluse; aucun agent n'y est affecté en permanence, aucun comptage n'y est effectué.

Le trafic de marchandises est peu important, à l'exception notable de quelques courts tronçons de voies comme la Scarpe Inférieure, le canal de la Sambre à l'Oise, le Canal de Bourgogne, les embranchements secondaires du Canal du Rhône à Sète, et de l'extrémité orientale du Canal du Midi, qui accueillent entre 200 000 et 900 000 tonnes annuellement.

Quant au trafic de plaisance, il est très inégal selon les voies, et surtout concentré sur la saison estivale. Les voies les plus circulées sont le canal de l'Est, le Canal du Rhône au Rhin, le Canal de Briare, le Canal latéral à la Loire, le Canal de Bourgogne, le Canal du Centre, le Canal du Nivernais, la Seille, le Canal du Midi et son prolongement à l'Ouest, le canal latéral à la Garonne.

Mais quelques sections navigables sur le réseau de VNF, mais aussi la plupart des rivières côtières non gérées par VNF, reçoivent un trafic très faible. Sauf exception, on voit mal comment les collectivités locales sollicitant un transfert pourraient leur redonner vie en termes de navigation. La question de leur fermeture complète à la navigation doit être posée avant même d'attendre qu'un incident majeur, irréparable à des coûts en rapport avec son utilité, rende l'ouvrage de fait hors d'usage.

1.1.5. Organisation des services chargés de la gestion des voies navigables

L'État met à disposition de VNF ses services déconcentrés chargés des voies navigables intérieures. Il peut s'agir d'entités complètement dédiées à la navigation, comme les services de navigation, dont les responsables ont alors le titre et la fonction de directeurs régionaux de VNF, ou de parties de services au sein d'une Direction départementale de l'Équipement. Globalement l'État indique mettre environ 1380 ETP à disposition de VNF en 2006. Les données chiffrées relatives à la situation des effectifs sont d'ailleurs peu fiables, parfois inexistantes.

Pour ce qui concerne les voies non gérées par VNF, le rapport Hossard de 2004 estimait à environ 200 ETP les effectifs affectés à ce réseau et provenant des services déconcentrés du ministère des transports.

1.2. L'ETAT DU DROIT

1.2.1. Un dispositif législatif qui a évolué mais toujours fondé sur le volontariat des collectivités territoriales

Le dispositif législatif régissant le transfert aux collectivités des voies navigables a connu quatre étapes importantes :

- 1 La loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983, relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État a donné aux régions qui le demandaient, compétence pour aménager et exploiter les voies navigables et les ports fluviaux. L'État demeure toutefois responsable, pour toutes les voies navigables, de la police de la conservation du domaine public fluvial, de la police de la navigation et de la police des eaux et des règles de sécurité.

Dans ce cadre, les régions Picardie, Pays de la Loire et Bretagne ont obtenu la gestion de la majeure partie de leurs voies navigables ;

- 2 La loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit le transfert de la propriété des voies d'eau, navigables ou non, relevant du réseau non magistral, au profit de toute collectivité territoriale qui le souhaite et à titre gratuit, avec toutefois une priorité donnée aux régions. Le transfert peut être refusé par le préfet si la cohérence hydraulique ne peut être assurée. L'article 56 introduit également la possibilité de mener des expérimentations pour une durée maximale de 6 années.

Le principe d'un domaine public fluvial des collectivités territoriales est ainsi posé, leur donnant la responsabilité la police de la conservation du domaine public fluvial.

- 3 La loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (dite loi LRL) précise les modalités de transfert des personnels sans évoquer, pour ce qui concerne les voies navigables, les conditions de compensations financières des dépenses de fonctionnement et d'investissement. Sont transférés les emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédente. Une clause dite de « sauvegarde » prévoit une compensation financière si leur nombre global est inférieur à celui constaté le 31 décembre 2002.

L'article 32 prévoit, par ailleurs, que les trois régions volontaires qui ont bénéficié du transfert de compétence des voies d'eau dans le cadre de la loi de 1983, se verront transférer de plein droit la pleine propriété de celles-ci avant le 1^{er} janvier 2008, sauf si ces collectivités s'y opposent par délibération, 6 mois avant l'échéance. En outre, si avant le 1^{er} janvier 2005, une partie du domaine public fluvial a été concédé à une collectivité territoriale, cette dernière est alors prioritaire pour bénéficier de ce transfert de propriété ;

- 4 Depuis le 1^{er} juillet 2006, les obligations et responsabilités juridiques relatives au domaine public fluvial sont consignées dans le Code général de la propriété des personnes publiques. Ce code ne fait plus référence au critère matériel de la navigation et de la flottabilité des cours d'eau, mais distingue le domaine public fluvial naturel (Art L. 2111-7) du domaine public fluvial artificiel (Art L. 2111-8).

1.2.2. Un cadrage réglementaire et contractuel très récent

- 1 Le décret n°2005-992 du 16 août 2005 relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements énonce les modalités concrètes du classement et du déclassement des voies d'eau ainsi que du transfert du domaine public fluvial de l'État aux collectivités territoriales et à leurs groupements. Il dresse la liste des voies d'eau et des ports non transférables.
- 2 La circulaire interministérielle du 24 avril 2006 relative à la mise en œuvre du transfert du domaine public fluvial de l'État vers les collectivités territoriales ou leurs groupements demande aux préfets d'inscrire le calendrier du transfert des voies d'eau, le plus tôt possible, dans le cadre général des autres transferts de compétences. Les préfets sont invités à solliciter avant le 1^{er} juin 2006, l'ensemble des collectivités territoriales concernées.

La loi du 30 juillet 2003 n'ayant pas défini les modalités de compensation financière du transfert de propriété du domaine public fluvial, la circulaire reprend les principes posés par la loi LRL et précise que la compensation financière serait calculée sur la base de la moyenne des dépenses consacrées par l'État au cours des trois années précédant le transfert pour le fonctionnement et au cours des cinq années précédant le transfert pour l'investissement.

- 3 Le contrat d'objectifs et de moyens État-VNF 2005-2008 retient parmi ses actions prioritaires la volonté de « favoriser la décentralisation du réseau régional ». Dans ce cadre, VNF doit assister l'État dans ses négociations avec les collectivités territoriales en vue de l'expérimentation ou du transfert des voies d'eau dont elle a la charge. Dans cette optique, VNF peut proposer ses services aux collectivités territoriales, notamment pour accompagner les expérimentations.

En outre, l'établissement public a pour mission d'adapter les règles de la navigation du réseau régional : si le maintien en fonctionnement actuel des voies d'eau doit être poursuivi, des adaptations sont envisageables en fonction des moyens. Au demeurant, le contrat d'objectifs précise que la fermeture de certaines voies d'eau à la navigation peut être envisagée après étude, même si, des contractualisations avec les collectivités peuvent être recherchées afin de permettre le maintien de diverses activités, au delà de la fonction hydraulique de ces voies d'eau.

1.2.3. La jurisprudence concernant la responsabilité du propriétaire

La responsabilité juridique susceptible d'être encourue par le propriétaire s'apprécie à ce jour à l'aune de la jurisprudence relative à l'État. Cette responsabilité repose sur deux obligations :

- l'obligation d'entretien du domaine public fluvial. La responsabilité de l'État a pu être engagée lorsque des dommages ont été aggravés, à la suite d'une inondation, par exemple, en raison d'un défaut d'entretien. Un partage de responsabilité peut toutefois s'opérer selon les contextes entre l'État, l'établissement chargé de l'entretien, s'il existe, et le tiers riverain auquel il incombe de se protéger des inondations et de ses conséquences conformément à la loi du 16 septembre 1807.

Il convient cependant de souligner que cette obligation d'entretien se définit de façon minimaliste pour les cours d'eau rayés de la nomenclature des voies navigables puisqu'il s'agit seulement de veiller au libre écoulement des eaux. De plus, dans ce cas de figure, l'État n'est pas tenu d'entretenir les chemins de halage. Sa responsabilité ne peut donc être recherchée pour les crues résultant de cette absence d'entretien ;

- l'obligation d'entretien des ouvrages publics incorporés au domaine public fluvial (barrages, digues, écluses...). Selon le même principe la responsabilité de l'État ou de la collectivité propriétaire peut être engagée dès lors que l'absence ou l'insuffisance d'entretien d'un ouvrage public cause des dommages aux particuliers.

Ainsi, de l'analyse de l'ensemble des textes applicables, il ressort que :

- le dispositif législatif actuel permet le transfert de propriété de l'ensemble du réseau fluvial non magistral, qu'il soit navigable ou non, alors que la loi de 1983 ne concernait que les voies navigables.
- le principe du volontariat n'a pas été remis en cause depuis 1983. Seules les collectivités territoriales qui le souhaitent bénéficient des transferts de voies d'eau, en l'absence de toute échéance.
- la « clause de sauvegarde » prévoit une compensation financière dès lors que le nombre global des emplois à la date du transfert est inférieur au nombre d'emplois pourvus au 31 décembre 2002.
- l'État conserve, pour tous les ports fluviaux et pour toutes les voies navigables, la police de la navigation et la police des eaux et des règles de sécurité. En revanche, la police de la gestion domaniale est transférée à l'autorité exécutive de la collectivité territoriale nouvellement propriétaire.

1.3. ETAT D'AVANCEMENT DU CONTRAT D'OBJECTIFS DE VNF

Pour le suivi des objectifs assignés à V.N.F., une batterie d'indicateurs a été mise en place, quatre relatifs aux travaux, huit aux trafics, deux au personnel, plus trois indicateurs financiers. Malheureusement, à l'exception d'un indicateur concernant l'exécution des contrats de plan État-Régions (C.P.E.R.), aucun ne concerne précisément le réseau transférable.

1.3.1. Dépenses d'investissement

Le contrat d'objectifs et de moyens, signé le 16 novembre 2004 par l'État et V.N.F. pour la période 2005-2008, précise que les engagements pris dans le cadre des C.P.E.R. passés avec les collectivités territoriales seront tenus, priorité étant donnée à la mise en sécurité et la gestion hydraulique des canaux du réseau régional. Les investissements contractualisés doivent se faire selon l'échéancier de crédits de paiement suivant : 20 millions d'euros en 2005, 22 en 2006, 21 en 2007 et 20 en 2008.

Selon les informations obtenues auprès du Contrôleur général de l'établissement, cet engagement financier, pour la première année d'exécution du contrat, a été respecté tant par l'État que par VNF.

Il en va de même pour 2006, les chiffres disponibles au 31 juillet, indiquent que plus de 50 % des opérations afférentes au réseau régional ont été engagées - contre 40 % pour le réseau magistral et 35% pour le programme de sécurité. Les résultats concernant les paiements sont plus modestes (respectivement 34%, 23% et 20 %). Cela étant, il semble acquis que l'objectif fixé pour l'année sera atteint, compte tenu du fait que notamment les travaux qui requièrent des chômages se font, pour la plupart, après la saison touristique, donc au dernier trimestre.

Sur la période 2003-2006, les dépenses d'investissement cofinancées sur le réseau transférable se sont élevées à 111,65 millions d'euros et font apparaître la répartition suivante :

État/VNF	37,8%
État (F.N.A.D.T.)	14,9%
Europe (F.E.D.E.R.)	11,6%
Collectivités locales	35,6%

Les opérations effectuées au titre de ces cofinancements sont ventilées par région et par voie navigable à l'annexe 6.

A cela s'ajoute, sur la même période, une somme de 45,25 millions d'euros d'opérations exclusivement prises en charge par l'État / VNF.

En cas de décentralisation, le contrat stipule que l'État transférera les crédits consacrés aux dépenses d'investissement engagées par l'État ou VNF, « déduction faite des recettes de la taxe hydraulique et des recettes domaniales perçues par VNF, compte tenu de la possibilité offerte aux collectivités locales de créer des redevances. Cette compensation sera déduite de la dotation de l'État prévue à périmètre constant. »

1.3.2. Évolution des effectifs

L'objectif de réduction des effectifs d'agents de l'État affectés aux services de la navigation et mis à la disposition de V.N.F. a été atteint en 2005. En effet, cet effectif est passé de 4770 à 4674 E.T.P.T, soit une diminution de 2,07%. À fin 2006, l'effectif sera ramené à 4581 (dont 1380 estimés pour le réseau transférable), soit une diminution de 1,97 %. On voit qu'en moyenne sur les deux années, le taux de 2% est respecté. Les emplois supprimés sont répartis sur les deux réseaux, magistral et transférable, en tirant parti des gains de productivité résultant soit de la modernisation des infrastructures soit de regroupements d'activités, soit d'une mutualisation des services support, soit de l'externalisation de certaines tâches, sur tout le réseau, magistral ou non magistral ; pour autant les voies transférables nécessitent, y compris en cas d'automatisation des ouvrages, le maintien d'un minimum d'agents tant pour des raisons de sécurité que pour assurer le contact avec les usagers.

Il y a tout lieu de penser que, sur la base des estimations actuelles des rythmes de départ, l'objectif global sera atteint en 2008. C'est ainsi que la simulation faite jusqu'en 2008 sur l'ensemble des ETP depuis 2004 (avant et après LOLF) du service de la navigation du Nord-est à Nancy (812 agents fin 2006) montre qu'en moyenne les 2% seront atteints. Cela étant, la mission n'a pas pu recueillir de données fiables sur le nombre d'emplois supprimés au titre des voies transférables, notamment entre 2002, année de référence de la clause de sauvegarde, et 2004.

En procédant à un calcul de masse salariale à partir du service de navigation de Toulouse sur la partie décentralisable, et en considérant que la pyramide des grades est sensiblement identique dans tous les services de navigation, on aboutit à une moyenne annuelle de 43 595 euros par agent. On peut en déduire que la masse salariale des ETP transférables, soit 1580 emplois (dont 200 au titre des voies gérées directement par l'État), s'établit à 68 880 100 euros. Ce chiffre comprend l'ensemble des crédits, à savoir : salaires, heures supplémentaires, régime indemnitaire, prestations sociales (légal et extra-légales de la fonction publique).

En cas de transfert, ainsi que cela a été arbitré pour les autres transferts de personnels, le déroulement de carrière des agents intégrés à la fonction publique territoriale n'est pas compensé par l'État. La masse salariale transférée ne serait donc pas corrigée en fonction des avancements et sorties de carrière. En outre, la compensation des emplois disparus ou devenus vacants s'effectuera au pied de corps, autrement dit au coût de recrutement (par référence au récent arbitrage du cabinet du Premier Ministre, concernant les emplois vacants de l'éducation nationale).

II - DIFFICULTES CONSTATEES

En préambule, la mission observe que le domaine fluvial est mal répertorié et relève, selon le critère de navigabilité ou non, de deux ministères.

Par lettre du 30 mars 2004 le vice président du conseil général des ponts et chaussées avait appelé l'attention du directeur des transports terrestres sur « les difficultés liées à l'absence de norme juridique d'ensemble dressant la liste des voies navigables ». Depuis, le décret n° 2005-992 du 16 août 2005 relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, a dressé la liste des voies non transférables. En revanche la nomenclature des voies navigables transférables, « demeure virtuelle et est constituée pour l'essentiel de textes épars témoignant du classement de telle ou telle voie dans le domaine public de l'État ».

Dans le même courrier, il était indiqué que cet « état de fait peut générer des difficultés, dans la mesure où la gestion du domaine public fluvial est répartie entre le ministère de l'écologie et le ministère de l'équipement et fondée sur le critère de la navigabilité des voies d'eau en cause. Par ailleurs, l'absence de nomenclature des voies navigables contribue à laisser dans l'ombre le statut de certaines rivières ».

Les rapporteurs observent que depuis 2004, la situation n'a pas évolué en raison de la divergence des intérêts des deux ministères précités, la fermeture à la navigation d'une voie conduisant, en théorie, à transférer les charges de sa gestion de l'Équipement à l'Écologie.

Ils observent également, et cela montre l'insuffisance de coordination entre les deux ministères, Équipement et Écologie, que le dispositif législatif combiné des lois de 2003 et de 2004 ne prévoit pas les conditions de compensation financière du transfert de compétence. Depuis, la circulaire interministérielle du 5 avril 2006 a précisé que seront prises en compte, à l'instar des autres transferts de compétence, les dépenses de l'État sur la moyenne des trois dernières années pour le fonctionnement et des cinq dernières années pour l'investissement.

Cette dichotomie des compétences des administrations de l'État est source de nombre des difficultés observées par la mission tant dans le cadre de ses entretiens avec l'administration centrale que lors de ses déplacements dans les régions Bourgogne, Bretagne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées.

2.1. DIFFICULTES D'ORDRE GENERAL

2.1.1. Un pilotage par le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer peu vigoureux.

À ce jour, et selon les informations données à la mission, pour ce qui concerne les collectivités autres que les trois régions (Bretagne, Pays de Loire et Picardie) qui avaient opté, au titre de la loi de 1983, pour un transfert de compétence pour aménager et exploiter des voies navigables, seul le département du Loiret aurait fait officiellement acte de volontariat pour le transfert de propriété d'un canal.

Les rapporteurs ont pu observer que le transfert de propriété du domaine public fluvial n'est considéré comme une priorité ni par les collectivités ni par les services déconcentrés de l'État, actuellement accaparés par les autres transferts de compétence de la loi LRL ; l'administration centrale, pour sa part n'a pas fait preuve d'une grande célérité puisque la circulaire d'application est datée d'avril 2006.

La circulaire interministérielle relative à la mise en œuvre du transfert du domaine public fluvial de l'État vers les collectivités territoriales ou leurs groupements, demande aux préfets d'inscrire le calendrier du transfert des voies d'eau, avant la fin de l'année 2007, dans le cadre général des autres transferts de compétences.

Compte tenu des délais qui ont été nécessaires pour la production des textes réglementaires, il est évident que l'objectif assigné ne pourra certainement pas être atteint à brève échéance. Même si des négociations sont parfois déjà bien engagées qui ne concernent cependant qu'un nombre limité de voies navigables.

Les rapporteurs constatent que la démarche a été engagée très récemment et sans pilotage vigoureux au niveau central. Ils soulignent, en outre, que lors de leurs visites dans les régions, les services déconcentrés ont signalé à plusieurs reprises l'absence de position précise de l'administration centrale sur le calcul de la compensation financière des investissements. Ils regrettent qu'une concertation suffisante n'ait pas eu lieu entre le ministère de l'équipement et les associations d'élus des départements et des régions (A.D.F. et A.R.F.) afin de faciliter les négociations, à l'échelon local, avec les collectivités.

2.1.2. Le contexte de « l'acte II » de la décentralisation

La prudence des collectivités a certes été favorisée par les délais excessifs de publication de la circulaire d'application et par l'absence de délai fixé par la loi pour faire acte de volontariat (à l'exception des trois régions engagées au titre de la loi de 1983). Mais il faut surtout souligner que la majorité des représentants des collectivités rencontrés par la mission ont indiqué que leur préoccupation actuelle était de mettre en œuvre les transferts en cours (A.T.O.S, routes nationales, ports, aéroports, sanitaire et social...). Les collectivités estiment avoir besoin de temps avant de s'engager dans un processus de transfert fondé sur le volontariat.

Nombre d'entre elles ont indiqué manquer de visibilité budgétaire quant au coût réel pour leur collectivité des transferts en cours et craindre connaître, dans un avenir proche, de véritables difficultés financières ; dans ce cadre l'insuffisance d'entretien des voies concernées les inquiète.

Certains ont indiqué ne pas admettre une présentation parfois un peu brutale par les services de l'État de la problématique du transfert du domaine fluvial navigable, laissant entendre que le maintien de la navigation peut être lié à l'acceptation du transfert par la collectivité territoriale.

Tous dénoncent l'insuffisance des crédits consacrés par l'État aux travaux de rénovation ou d'entretien de ce patrimoine. Ils souhaitent soit un effort immédiat de remise à niveau avant transfert, soit un soutien financier de l'État sur la base d'engagements fermes et de long terme.

2.1.3. La question de la cause de sauvegarde introduite par la loi LRL

La clause de sauvegarde qui prévoit une compensation financière de l'État si les emplois l'année du transfert sont inférieurs à ceux de l'année 2002 ne peut que freiner les efforts de modernisation, tels que l'automatisation des écluses, permettant des réductions de personnel. Ce facteur sera d'autant plus pénalisant que les transferts de propriété seront, faute de date limite fixée par le législateur, éloignés dans le temps.

2.2. DIFFICULTES OBSERVEES LOCALEMENT DANS LES REGIONS

2.2.1. L'information des collectivités sur un sujet très complexe

Les rapporteurs notent, au vu des dossiers préparatoires au transfert de voies navigables qui leur ont été présentés, que les études les plus précises concernent les problématiques liées à la navigation ; cet état de fait est naturel car ils sont le plus souvent réalisés par les seuls services locaux de navigation relevant du ministère de l'équipement. Une exception notable doit être signalée : il a, en effet, été créé un pôle de compétence des services de l'État concernant l'aménagement du Canal du Midi.

Les élus redoutent souvent que le transfert de propriété ne crée pour les collectivités des obligations et des responsabilités nouvelles dont ils ne peuvent mesurer l'impact. L'information qui devrait leur être donnée sur ces sujets est, dans les régions visitées par la mission, totalement inexistante alors que les risques liés aux insuffisances d'entretien peuvent être identifiés : risques d'inondations en cas de ruptures d'un barrage, de digues ou de portes d'écluses ; risques auxquels peuvent être exposés les promeneurs ou les personnels d'exploitation, sur les bords de berges ; risques d'avaries des bateaux (liés au tirant d'eau, à la largeur de passage, à la signalisation et au balisage) ; risques pour l'alimentation en eau des populations; risques au niveau de la fourniture en eau des zones agricoles et des industries qui bordent les voies d'eau.

Les collectivités rencontrées constatent par ailleurs, qu'au-delà de l'imprécision des listes de voies navigables transférables, la consistance même du domaine public fluvial est mal définie ; elles regrettent que les procédures d'inventaire du domaine public fluvial n'aient pas été menées à leur terme et craignent parfois qu'une partie du patrimoine ne soit mis en vente avant le transfert (en particulier dans le cadre du dispositif SOVAFIM).

À cet égard, il est à noter qu'un décret en date du 20 août 1991 prévoyait la délimitation, par arrêté, du domaine confié à VNF. La réalisation de cet inventaire engagée par la direction des transports terrestres en 1994 a été un échec ; repris par VNF en 2000, avec l'aide d'un cabinet de conseil, les travaux d'inventaire ont été achevés en 2005 ; des informations communiquées par les services de l'équipement à la mission, il semblerait cependant qu'ils ne soient pas utilisables en l'état pour permettre la publication des arrêtés de délimitation. Pour ce qui concerne le reste du domaine transférable les rapporteurs ont pu constater, dans les régions visitées, qu'il n'existait pas de travaux d'inventaire permettant d'envisager un transfert juridiquement incontestable de propriété aux collectivités.

2.2.2. Un problème de méthode pour définir un niveau de service adapté

Il semble nécessaire, avant même d'envisager un transfert, d'évaluer sans complaisance, selon leurs fonctions, l'utilité des différentes voies pour la collectivité prise dans son ensemble.

Dans cet esprit, la fermeture à la navigation de certaines voies paraît devoir être évoquée ; elle est vraisemblablement la seule source d'économies potentielles.

Peu d'études ont cependant été réalisées permettant d'en déterminer la nature exacte, d'en évaluer les conséquences, l'acceptabilité pour l'environnement et les économies qui en résulteraient. Les seules études existant présentent la difficulté d'avoir été réalisées par des services ayant, de part leurs fonctions, intérêt à ce que la navigation soit maintenue.

Ainsi que l'a rappelé la Cour des comptes le rapport réalisé en 1998 par le conseil général des ponts et chaussées (dit rapport de Bouard) mentionne une étude réalisée par le service de navigation du Nord - Pas de Calais sur le coût annuel du maintien des fonctions hydrauliques sur six voies supposées fermées à la navigation ; il représentait environ 10% des besoins théoriques d'entretien, d'exploitation, de maintenance et de restauration, si elles devaient rester ouvertes à la navigation.

Une étude récente réalisée par le service de navigation de la Nièvre, réalisée sur trois canaux, de Bourgogne, du Centre et du Nivernais, estime à 12,095 millions d'euros le coût annuel du seul maintien de la gestion hydraulique de ces trois canaux, montant à comparer au coût du service actuel qui s'élève à 26,971 millions d'euros, soit une économie de 60%. Il est à noter que les crédits actuellement affectés sur ces trois voies sont insuffisants pour pouvoir garantir à moyen terme le niveau de service actuel. Si la situation n'évoluait pas il pourrait être nécessaire d'apprécier le coût d'une fermeture complète ou partielle d'un ou plusieurs canaux ce qui nécessiterait des études très complexes, en particulier sur les conséquences environnementales et hydrologiques.

Sur ce sujet, un service du ministère de l'environnement a indiqué à la mission qu'au titre de la loi sur l'eau récemment promulguée :

« Un canal ou un ouvrage de navigation n'ayant plus d'utilité pour son propriétaire et ne trouvant aucun repreneur intéressé peuvent donc faire l'objet de prescriptions au titre de la police de l'eau visant par exemple à mettre hors service ses prises d'eau d'alimentation, à supprimer ou aménager de façon adéquate les ouvrages faisant obstacle à l'écoulement des eaux des cours d'eau pour lesquels il existerait des ouvrages restreignant ces écoulement de façon excessive (pont canal, barrage, etc.) ou faisant obstacle à l'expansion des crues (digues). Il ne s'agit pas d'une obligation de remise en état initial, mais de suppression des effets les plus nuisibles pour les enjeux protégés par la police de l'eau. »

La mission ne met pas en doute cette analyse, mais pense qu'elle sera très difficile à appliquer dans la réalité, lorsque le régime hydraulique sera profondément modifié (modifications de nappes, suppression de prise d'eau) sans accord de l'ensemble des parties concernées et notamment des riverains pour lesquels la voie dans son état actuel constitue l'environnement quotidien depuis des générations. A titre d'exemple, le Canal de la Sambre à l'Oise a été fermé (un bief a été vidé) au début 2006 à la suite d'une avarie sur un ouvrage ; sa réouverture n'est pas programmée, mais les élus locaux commencent à se mobiliser pour l'obtenir.

2.2.3. Les inquiétudes liées aux personnels concernés

Les représentants des collectivités territoriales font observer que les personnels concernés, pour la plupart agents titulaires du ministère de l'équipement, sont souvent peu mobiles, notamment du fait d'une qualification insuffisamment variée.

Parallèlement, l'appartenance au réseau transférable crée de vrais sujets d'inquiétude chez les agents des services de navigation (incertitude sur l'avenir, décroissance des effectifs, crainte d'une fermeture de la voie). Nombreux sont les agents qui craignent l'abandon d'un réseau dévalorisé aux yeux de l'État et de VNF tandis que les collectivités sont réticentes à le prendre en charge ; ils sont pour la plupart très attachés aux voies d'eau et persuadés des atouts de développement qu'ils représentent ; ils ont le plus souvent un discours d'opposition à la décentralisation, certains semblent considérer néanmoins qu'elle pourrait constituer la meilleure chance de pérennité et même de développement de l'activité fluviale.

2.2.4. L'absence de projets structurants définis

L'intérêt de la valorisation des voies d'eau navigables est reconnu par tous ; cependant les projets évoqués devant les rapporteurs correspondent souvent à une addition de micro-projets (créations de haltes, aménagement de chemins de halage, développement du tourisme fluvial...) qui relèvent davantage du développement local que d'une politique départementale ou régionale. Des réflexions plus larges ont cependant souvent été engagées qui n'ont pas encore abouti en raison de la difficulté à mettre d'accord les multiples intervenants.

Il faut, à ce sujet, souligner que de nombreuses voies navigables transférables traversent plusieurs départements, et parfois plusieurs régions, cela est particulièrement illustré par l'ensemble canal du Midi - canal des deux mers. L'éventuel acte de volontariat, élément nécessaire à l'engagement de la procédure de transfert doit alors être précédé de concertations interdépartementales, voire inter régionales, avec toutes les difficultés afférentes à ce type d'exercice. Il peut même s'agir d'une voie qui traverse deux régions et deux départements et qui, de surcroît, est transfrontalière tel le canal de la Sambre à l'Oise.

2.3. DIFFICULTES LIEES A LA SITUATION DE VNF

La Cour des Comptes, dans son récent rapport, délibéré le 15 mars 2006, a exposé les principales difficultés dans l'exécution du contrat d'objectifs :

- des moyens, en augmentation, « mais qui restent insuffisants au regard des besoins » ; les crédits consacrés à la restauration des voies transférables ne couvrent que 70% des besoins en matière de restauration *a minima* ;
- l'influence de la contractualisation avec les collectivités locales est telle que la répartition des dépenses prises en charge ne répond pas à une logique propre aux catégories de voirie mais « plutôt au degré d'implication financière consenti par la région » ;

- le contrat d'objectif incite l'établissement à envisager la fermeture à la navigation des voies peu fréquentées pour lesquelles les collectivités ne souhaitent pas contractualiser pour le maintien d'activités allant au delà de la fonction hydraulique. La Cour « s'étonne que, depuis la signature de ce contrat, non seulement aucune voie n'ait été fermée à la navigation mais qu'aucune étude n'ait non plus été réalisée afin d'évaluer le niveau de service minimal à maintenir sur des voies fermées à la navigation pour assurer leurs fonctions hydrauliques et paysagères et les sécuriser » ;
- «l'établissement s'affirme progressivement comme donneur d'ordre à des services de l'État travaillant pour son compte », mais n'est « pas maître de tous les leviers de sa politique ».

La mission a pu constater que ces observations sont toujours d'actualité. Pour sa part, elle note également que VNF engageait actuellement des négociations directes avec des collectivités. Cette pratique ne paraît pas devoir être encouragée. Par ailleurs, pour ce qui concerne plus particulièrement les personnels qui seraient transférés aux collectivités, si la gestion demeure confiée à VNF, l'établissement deviendra donneur d'ordre à des personnels territoriaux mis à sa disposition. Il est à craindre, par ailleurs, que la clause de diminution des effectifs de 2% par an imposée par le contrat d'objectif soit inégalement appliquée afin de favoriser le réseau magistral au détriment du réseau transférable.

Les rapporteurs estiment également qu'il est possible de s'interroger sur l'intérêt, en raison de la continuité de certaines voies d'eau, de démanteler l'unité de gestion aujourd'hui assurée sur une majeure partie du réseau par VNF. Ils ont ainsi constaté que les voies transférables qui n'ont pas été confiées à VNF et qui sont gérées par les services de l'État, sont peu suivies.

En conclusion, la mission observe que le réseau dit « non magistral » ou « transférable » est dans son ensemble dans un état préoccupant, malgré les réels efforts consentis par l'État et VNF depuis la fin des années 1990. Il supporte par ailleurs un trafic globalement réduit, essentiellement de plaisance, et marqué par des pointes saisonnières importantes ; certaines sections ne voient quasiment plus aucun bateau. La mission estime néanmoins que, si ces dernières n'ont effectivement que peu d'avenir, en tout cas pour la navigation, le potentiel que représente le reste du réseau doit être évalué avec nos partenaires locaux.

Notre pays dispose d'un patrimoine maillé, constitué au cours des siècles. Pour ne pas le perdre complètement, il faudra que l'État et les collectivités locales fassent des choix stratégiques, concentrent leurs efforts et leurs moyens sur certains axes et renoncent à aménager certains autres, dans des conditions qui restent à préciser.

Le dispositif législatif, peu contraignant car posant le principe du volontariat des collectivités territoriales n'a pas donné de résultat concret à ce jour. Il n'a pas créé une dynamique de transfert, cependant, dans toutes les régions concernées, le sujet a été abordé et des dossiers échangés, alors même que les instructions à cet égard ne sont parvenues aux préfets qu'en avril 2006 et complétées fin octobre 2006.

III - RECOMMANDATIONS

Compte tenu des contraintes liées à la mise en œuvre des transferts de compétences prescrits par la loi LRL, il est clair que le sujet des transferts du domaine fluvial, et plus particulièrement des voies navigables, ne pouvait constituer une priorité pour les collectivités territoriales et pour les services déconcentrés de l'État. C'est pourquoi il est prématuré d'affirmer que le dispositif est un échec ; on peut cependant, sans risque de se tromper, estimer qu'il ne permettra pas le transfert de l'ensemble des voies « transférables », tant s'en faut probablement.

La mission recommande de poursuivre dans un premier temps les négociations engagées dans le cadre législatif actuel, tout en améliorant les conditions de mise en œuvre des transferts.

Ainsi, il paraît opportun de n'engager les discussions avec les collectivités territoriales qu'après avoir clairement identifié un ou plusieurs scénarios de gestion et de mise en valeur de la voie, décrivant non seulement son état, mais aussi son potentiel économique, touristique, environnemental, hydraulique, patrimonial, et sans exclure, dans le cas où ce potentiel est réduit, des niveaux de service très limités, allant parfois jusqu'à la fermeture à la navigation et peut-être, dans des cas très particuliers, la fermeture totale ou la désaffectation du domaine public .

Sur la base de tels scénarios, les collectivités locales pourraient lier leur demande de transfert à une participation significative de l'État à la remise en état minimum des voies transférées. La mission recommande de réserver un accueil attentif et bienveillant à ces demandes, sous réserve que les crédits ainsi mis en place par l'État soient considérés comme une contribution exceptionnelle, c'est à dire qu'ils ne soient pas comptabilisés dans le calcul des charges à compenser au titre du transfert.

Le problème du transfert des agents d'exploitation aux régions, qui ne disposent pas de structure d'accueil de personnels répartis sur le territoire, ne doit pas être sous-estimé. Des solutions sont à chercher qui conduiront peut être à des transferts aux départements plutôt qu'aux régions.

Dans un second temps, d'ici trois à quatre ans, il sera vraisemblablement nécessaire de mettre fin au dispositif législatif actuel. L'État devra décider, selon l'intérêt marqué par ses partenaires, de fermer certaines voies à la navigation, éventuellement de les déclasser, les économies pourraient être significatives. Les voies ne seraient maintenues ouvertes à la navigation que sous réserve de transfert ou de mise en place d'un partenariat contractualisé liant les collectivités à l'État.

D'ici là, la mission recommande de ne pas de modifier la « clause de sauvegarde ». Le risque financier de son maintien pendant ce délai de trois à quatre ans ne lui paraît pas inacceptable pour l'État alors que sa suppression anticipée serait un très mauvais signal envoyé à ses partenaires.

Recommandations détaillées

3.1. DANS UN PREMIER TEMPS, MAINTENIR PENDANT TROIS A QUATRE ANS LE CADRE LEGISLATIF ACTUEL TOUT EN AMELIORANT LE CONTEXTE DE LA NEGOCIATION. AINSI, IL APPARTIENT

3.1.1. À l'administration centrale du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer (MTETM)

- De mettre en place un pilotage lui permettant :
 - d'avoir une vision détaillée de l'état du réseau, des trafics et des potentialités des voies transférables ;
 - d'engager une concertation approfondie avec le ministère de l'écologie, les voies navigables n'étant qu'une partie du domaine fluvial transférable ;
 - de faciliter la mise en place dans chaque région de pôles de compétence interministériels chargés d'examiner la situation des voies navigables transférables ;
 - de préciser aux services déconcentrés les modalités de calcul des compensations financières du transfert ;
 - d'encadrer de plus près la réflexion locale sur le potentiel des voies concernées, les services locaux de l'État et VNF pouvant éprouver des difficultés à la mener seuls, soit par manque d'expertise, soit par hésitation à recommander des diminutions de niveaux de service sur des infrastructures qu'ils gèrent depuis des décennies. La mission propose qu'ils soient épaulés autant que possible par des organismes centraux ou des experts indépendants.
- De mettre au point au plus tôt, en liaison avec le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (MINEFI), les procédures de délimitation du patrimoine transférable, d'étendre les procédures d'inventaire à l'ensemble des voies « transférables » et de prendre sans délai les arrêtés définissant l'inventaire du patrimoine géré par VNF.
- De clarifier avec VNF le cadre et les modalités des négociations pouvant être engagées au niveau local (règles de concertation, niveau d'engagement financier) avec les collectivités qui demandent un programme de remise en état qui, sur l'ensemble des sections concernées, pourrait se dérouler sur une dizaine d'années.
- De s'interroger sur l'intérêt pour la collectivité prise dans son ensemble de démanteler l'unité de gestion assurée actuellement par VNF sur certaines voies. Par exemple, pour le Canal des Deux Mers - Canal du Midi, un maintien de la propriété à l'État et de la gestion par VNF, accompagné d'une contractualisation avec les collectivités tant pour l'entretien que la valorisation de la voie navigable, semble à la mission moins aléatoire et vraisemblablement plus économique que la création d'un hypothétique établissement public regroupant trois régions, 8 départements et plusieurs dizaines de communes.
- Dans ce premier temps, de se satisfaire de la « clause de sauvegarde », même si elle inquiète le ministère de l'équipement qui observe que, plus le temps passe, plus il aura de difficultés à assumer les compensations prévues, alors que les effectifs baissent de 2% par

an en moyenne sur les voies concernées. Cela est vrai, mais l'effet incitateur existe, même s'il est modeste. Il pourrait être nécessaire pendant cette période, de mettre en place un dispositif de contrôle permettant d'éviter que la diminution des effectifs mis à disposition de VNF, fixée à 2% par an, ne se fasse au détriment des voies transférables.

- D'engager une concertation plus soutenue avec les associations d'élus afin de promouvoir l'intérêt que peuvent avoir les collectivités à faire acte de volontariat pour le transfert.

3.1.2. Aux services déconcentrés de l'État

- Avant toute négociation et sauf initiative du partenaire régional, de se poser la question de l'utilité collective de la voie considérée, en commençant par s'interroger sur son potentiel au regard de différents aspects :
 - l'économie, le transport de marchandises (par définition peu important sur ces voies)
 - le tourisme, la navigation de plaisance
 - l'aménagement du territoire
 - l'écologie
 - l'hydraulique
 - l'aspect patrimonial
 - la valeur foncière
 - l'état de l'ouvrage
 - les éléments financiers (entretien, exploitation, recettes)
 - l'aspect social.
- De veiller à ce que cette démarche associe l'ensemble des administrations de l'État concernées et notamment celle de l'environnement, VNF et, si possible, les collectivités locales intéressées.
- D'identifier et de chiffrer même sommairement des scénarios d'aménagement, afin de constituer des bases de discussions fiables. Et s'il apparaît que certaines fonctions ne présentent pas de potentiel significatif, il sera nécessaire d'étudier les conditions de la suppression pure et simple des services correspondants, par exemple la fermeture à la navigation.
- De constituer, à partir des éléments qui précèdent, des dossiers complets qui permettront notamment aux responsables régionaux de se déterminer.

3.1.3. À voies navigables de France

- Dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens, d'apporter clairement son soutien aux représentants de l'État dans leurs négociations avec les collectivités territoriales. En s'appuyant sur les services mis à disposition, l'établissement propose une politique d'aménagement selon la catégorie des voies avec des priorités qui ne soient pas uniquement dictées par les propositions de financement des collectivités.

- De maintenir ses niveaux d'intervention financiers sur les sections à transférer, afin de ne pas décourager les collectivités potentiellement intéressées. De manière inéluctable, les collectivités poseront la question d'une remise en état de l'ouvrage, comme condition au transfert. La mission recommande ce type d'intervention, sous réserve, bien entendu, de lui conserver un caractère exceptionnel, notamment en ne le comptabilisant pas dans le calcul des dotations au titre du transfert.
- D'envisager sans tarder la fermeture à la navigation des voies peu fréquentées pour lesquelles les collectivités ne souhaitent pas contractualiser. Des études évalueront le niveau de service minimal à maintenir pour assurer leurs fonctions hydraulique et paysagère et les sécuriser. La fermeture à la navigation de certaines voies est la seule source d'économies potentielles identifiée par la mission.

3.2. DANS UN DEUXIEME TEMPS, TIRER LES CONSEQUENCES DES RESULTATS DE LA PREMIERE PHASE ET METTRE FIN AU DISPOSITIF ACTUEL

- Malgré les améliorations proposées, le dispositif actuel ne permettra vraisemblablement que peu de transferts. Si cette hypothèse se confirmait, la mission propose que l'État, d'ici trois ou quatre ans, en tire les conséquences et mette fin au dispositif législatif actuel en fixant, aux collectivités, une échéance pour les demandes de transfert des voies navigables.
- Dans cette situation, il restera responsable d'un ensemble de voies très hétérogène, sur lesquels il devra faire des choix difficiles, mais d'autant plus légitimes que ses partenaires régionaux n'auront pas marqué d'intérêt suffisant. On pourra distinguer trois types de voies :
 - celles pour lesquelles, en raison d'un intérêt particulier ou pour maintenir l'unité de gestion assurée par VNF, il pourrait envisager un autre type de partenariat avec les collectivités locales. Dans ce cadre par exemple, le Canal du Midi, pourrait être conservé sous la responsabilité de l'État, comme le suggérait un précédent rapport du conseil général des ponts et chaussées. Cette formule, n'exclut pas la constitution d'un établissement public nouveau associant l'État et les collectivités locales. Elle aurait l'avantage d'assurer la cohérence des aménagements sur cet ouvrage interrégional classé patrimoine mondial par l'Unesco ;
 - celles pouvant être fermées à la navigation et déclassées si les autres fonctions le permettent ;
 - celles que l'État ne pourra fermer mais qu'il estimera ne présenter que des enjeux locaux; la mission est d'avis qu'il devrait alors être envisagé un dispositif législatif contraignant. Cette solution ne pourrait être envisagée sans un effort préalable de remise à niveau ou, au minimum, de mise en sécurité des voies transférées.

ÉBAUCHE DE COMPARAISON INTERNATIONALE

La mission n'a pas eu, compte tenu des délais, la possibilité d'étudier complètement, à titre de comparaison, les situations prévalant dans les pays voisins dans le domaine des voies navigables d'intérêt touristique.

Elle a cependant noté qu'en Allemagne, les routes fédérales sont gérées par les Länder par délégation du Bund et même les plus gros aéroports et ports relèvent de la compétence des Länder. En revanche le réseau des voies navigables constitue l'exception, puisqu'il est pour sa majeure partie de compétence fédérale : les seuls services déconcentrés du ministère fédéral des transports sont des services de navigation! Certes quelques voies très secondaires comme en Rhénanie du Nord - Westphalie et quelques lacs navigables comme en Bavière relèvent du Land ; mais, par exemple, la quasi-totalité du réseau très dense de petites rivières et canaux navigables de Mecklembourg - Poméranie Occidentale, du Brandebourg et de Saxe-Anhalt est fédérale. Dans la réforme en cours du fédéralisme le Bund a tenté, il y a environ deux années, de les transférer à ces Länder ; ceux ci ont nettement refusé, conscients des enjeux financiers.

En Grande-Bretagne (Angleterre et Pays de Galles), la situation actuelle est le fruit de l'histoire et ne semble pas devoir être remise en question pour le moment, malgré les complications qui en résulte pour les usagers. En effet, sur un total d'environ 5090 km voies navigables,

- 2615 km sont de la responsabilité de la "British Waterways", entreprise publique responsable devant le ministère britannique de l'environnement (DEFRA) pour ce qui concerne la partie de son réseau situé en Angleterre et au Pays de Galles, et devant la Scottish Exécutive pour ce qui concerne la partie située en Écosse. Il s'agit surtout de canaux, dont ceux qui ont été nationalisés en 1948.
- 1000 km, pour la quasi totalité des rivières, sont de la responsabilité de la "Environnement Agency", organisme de régulation environnementale dépendant du ministère britannique de l'environnement (DEFRA).
- Le solde, essentiellement les voies les moins circulées, relève de 28 autorités différentes de navigation, les "Navigation Authorities", relevant de collectivités locales, d'organismes spécialisés sous l'autorité de collectivités locales, de parc nationaux, de compagnies privées de canaux, et de certains organismes du secteur associatif.

Aux Pays Bas, pays dans lequel 50% des marchandises sont transportées sur les rivières et canaux, on rencontre une situation assez comparable à la nôtre sur le thème de la décentralisation. Sur un réseau global de 6700 km de voies d'eau navigables, 1400 km reçoivent un trafic de marchandise significatif et sont reconnus former le réseau magistral, selon des critères très proches des nôtres. Ils relèvent de la responsabilité de l'État. Le reste, soit 5300 km, forme le réseau secondaire et se répartit entre l'État et les collectivités locales de tous niveaux.

Au début des années 90, constatant une certaine hétérogénéité dans le réseau secondaire de sa responsabilité, l'État a engagé une réflexion visant à mettre un peu d'ordre et proposé aux collectivités locales une démarche de transfert de voies selon trois critères définissant en négatif ce qui devait lui rester : celles qui ont un intérêt inter- ou supra-régional, celles qui ont plusieurs fonctions qui supposent une unité de gestion de niveau central et celles que les collectivités locales concernées n'auraient pas les moyens de gérer. Selon ces critères, 283 ouvrages transférables ont été identifiés (biefs, ponts, écluses, ports, etc.). Sur la base du volontariat, 139 d'entre eux étaient transférés en 2000 et les négociations étaient engagées pour 111 autres. Les 33 restant étaient refusés par les collectivités locales compte tenu de leur mauvais entretien. L'État a donc récemment décidé, dans le cadre d'un programme global d'amélioration général de la mobilité aux Pays-Bas (« Nota Mobiliteit ») de programmer leur remise en état et de relancer ainsi les négociations de transfert.

Enfin, tout en admettant qu'il s'agit d'un processus long (environ huit années) et difficile compte tenu des réticences des parties prenantes, les autorités néerlandaises se sont lancées dans quelques rares fermetures de voies sans trafic.

Il n'a pas semblé à la mission que l'on puisse tirer de ces éléments un enseignement très pertinent pour le cas particulier de la France; les voies d'eau ont dans les pays mentionnés des fonctions pas toujours comparables. Tout au plus peut on conclure que la décentralisation des voies à faible trafic n'est pas la règle.

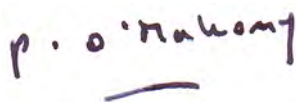
A Paris le, 25 janvier 2007

L'ingénieur général des ponts
et chaussées



Bernard CHEVENEZ

L'inspecteur général de
l'administration



Patrice O'MAHONY

Le contrôleur général



Alfred GILDER

L'inspecteur de l'administration



Samuel FRINGANT

OBSERVATIONS DU SERVICE

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



secrétariat général

direction générale
de la Mer
et des Transports

direction
des Transports
maritimes, routiers
et fluviaux

sous-direction
des Ports
des Voies navigables
et du Littoral

Tour Pascal A
6, place des Degrés
92055 La Défense Cedex
téléphone :
01 40 81 61 13
télécopie :
01 40 81 69 66
courriel :
mmod.spsm.sg
@equipement.gouv.fr

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 72 90
courriel :
PVL.DTMRF.DGMT@equipemen
t.gouv.fr

note à l'attention de

M. Bernard CHENEVEZ, ingénieur général des ponts et chaussées
M. Patrice O'MAHONY, inspecteur général de l'administration
M. Alfred GILDER, contrôleur général
M. Samuel FRINGANT, inspecteur de l'administration

Vous nous avez transmis, par courriel en date du 15 janvier 2006, le projet de rapport de la mission d'audit de modernisation sur la gestion des voies navigables.

Ce projet de rapport, de grande qualité et riche d'enseignements pour les actions à venir de la direction des transports maritimes, routiers et fluviaux, appelle de notre part les observations suivantes :

Il convient de rappeler que le domaine transférable ne comprend pas le domaine public maritime (paragraphe 1.1.2). Les cours d'eau listés dans l'annexe n°4, fournie par la DTMRF, ne sont donc à considérer que jusqu'à la limite du domaine public maritime (limite transversale de la mer si elle a été définie).

La répartition des dépenses mentionnée au paragraphe 1.3.1. ne correspond pas stricto sensu à la répartition des dépenses sur cette période mais à la clé de financement globale des opérations CPER et Plan Loire financées sur cette période.

Le titre du paragraphe 2.1.1. souligne le « pilotage peu vigoureux » de l'administration centrale sur ce dossier. Le texte de ce paragraphe expose, quant à lui, que les délais dans la mise en oeuvre du processus de décentralisation des voies navigables correspondaient essentiellement à une volonté de traiter, dans un premier temps, la décentralisation des infrastructures pour lesquelles un terme était fixé par la loi, notamment les ports maritimes pour la DTMRF, et que les collectivités n'étaient à l'évidence pas mobilisées durant cette période sur le sujet : dans ces conditions il n'y a pas lieu de considérer que les instructions aux services ont été tardives. Il est aussi fait état de questions posées par les services qui n'auraient pas eu de réponses de notre part : nous n'avons pas trace de telles questions, ni formulées par écrit, ni à l'occasion des réunions que nous avons organisées avec les services pour faire le point des difficultés qu'ils rencontraient. Le délai indiqué dans la circulaire aux services était cohérent avec la date de sa diffusion. La principale difficulté tient, non pas à ce délai, mais au caractère indéfini du droit ouvert. Il conviendrait que la tonalité dans le titre et un certain nombre d'expressions analogues soient corrigées. Le fait de détecter très en amont les difficultés potentielles et d'en demander l'audit traduit au contraire notre réelle volonté de faire progresser le dossier.

Il est exact que les travaux conduits par VNF sur l'inventaire du domaine qui lui est confié n'ont pu à ce jour déboucher sur des arrêtés de délimitation.(paragraphe 2.2.1.). Cependant, un travail commun à la DTMRF, VNF, la direction du budget et France Domaines est en cours pour établir ces arrêtés – dans un premier temps, dans un certain nombre de départements pilotes.

Dans l'étude réalisée par le service de navigation de la Nièvre, mentionnée au paragraphe 2.2.2., le montant de 26,971 M€ correspond au coût du service actuel *avec restauration à l'état de référence* - ce qui correspond, comme indiqué par la suite, à un niveau d'investissement plus élevé que le niveau actuel.

Les recommandations de la mission indiquent qu'il convient de poursuivre dans le cadre actuel, mais que ceci ne devrait durer que pour quelques années et qu'ensuite au vu des résultats obtenus par cette méthode il conviendrait de fixer une durée limitée aux possibilités de transferts, comme c'est normalement le cas. Il serait utile que la mission puisse préciser comment ce délai sera fixé. En effet, il paraît très souhaitable de pouvoir annoncer ce délai aux collectivités mais l'administration ne dispose, à ce jour, d'aucune base législative ou réglementaire pour le faire. Il conviendrait donc que la mission précise sa pensée : seule une modification législative nous paraît permettre ce qui est proposé. Comme son rapport l'indique clairement, la mission a d'ores et déjà identifié, ce que nous comprenons parfaitement, que ce délai est un élément clé du déclenchement des décisions et des clarifications nécessaires, y compris comme le propose la mission dans la remise en cause de l'opportunité de certains transferts, il est difficilement compréhensible qu'elle n'en tire pas les conséquences au plus tôt et préconise d'ores et déjà cette adaptation législative : il sera difficile aux services d'opérer dans un climat aussi incertain, et surtout de mener des négociations constructives sans que les clarifications demandées par la mission soient apportées. Pour les voies qui, au vu de l'analyse que la mission recommande d'engager dès maintenant au niveau central et déconcentré, auraient vocation à rester dans le domaine de l'Etat, il serait au minimum utile, si la mission s'en tient à ses recommandations sans tenir compte des observations ci-dessus, d'indiquer quelles sont les mesures à prendre, dans l'attente d'un nouveau dispositif législatif qui n'interviendrait que dans trois à quatre ans. Plus généralement, outre le fait que ce délai paraît assez difficile à déterminer a priori, l'articulation entre les actions menées avant la fin de celui-ci et les réflexions à mener à son terme pourrait être explicitée.

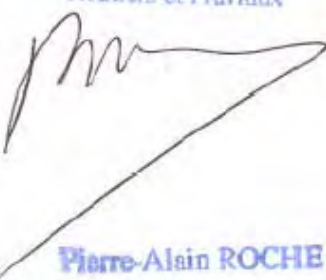
Nous avons bien noté que la mission souligne que les incertitudes liées à l'intervention possible de la SOVAFIM constituent un handicap dans le dialogue avec les collectivités qui semblent craindre que l'Etat ne « déshabille » le domaine préalablement au transfert. Ce point important n'est cependant pas repris dans le résumé.

La mission recommande un « accueil attentif et bienveillant » aux demandes de participation de l'Etat à la remise en état des voies transférées. Elle indique que ces investissements ne devraient pas être pris en compte dans le calcul de la dotation générale de décentralisation. Outre cette exclusion du calcul de la DGD, il convient de rappeler que de telles interventions ne peuvent être que tout à fait exceptionnelles et ne pourront être la règle pour chaque voie transférée; pour les ports non autonomes il n'y en a pas eu et pour les routes nationales seulement quelques-unes. Le maintien d'un niveau d'investissement et d'entretien suffisant sur ces voies est, en revanche, tout à fait nécessaire pour faciliter la décentralisation et nécessite sans doute, comme le souligne la mission, un effort plus important vis-à-vis du mode fluvial.

Nous avons bien identifié le point de clarification nécessaire de l'intervention de VNF dans le processus ainsi que les mesures à prendre pour rendre plus opérationnel le processus et ces recommandations nous semblent pouvoir utilement guider notre action.

Il pourrait être utile de citer les sources des documents fournis en annexe.

Le Directeur des Transports Maritimes
Routiers et Fluviaux



Pierre-Alain ROCHE

Le secrétaire général



Patrick GANDIL

REPONSE DE LA MISSION

La mission se félicite que ses propositions aient reçu un accueil positif. Elle prend acte des quelques précisions factuelles apportées en complément des informations qui lui avaient été données mais estime qu'il n'y a pas matière à modifier le rapport.

Le ministère estime, en page 2 de sa réponse, que les modalités de mise en œuvre des recommandations de la mission auraient du être précisées. La définition de ces modalités relève de l'administration centrale, et dépendra des orientations qui seront retenues par le ministre.

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 :** **Lettre de mission**
- Annexe 2 :** **Liste des personnes rencontrées**
- Annexe 3 :** **Carte des voies navigables transférables**
- Annexe 4 :** **Liste des voies transférables**
- Annexe 5 :** **Évolution des crédits consacrés à l'entretien du réseau transférable**
- Annexe 6 :** **Tableau des dépenses d'investissement sur les voies transférables**
- Annexe7 :** **Données de trafic sur le réseau transférable**
- Annexe 8:** **Présentation de scénarios de transferts en région Bourgogne**

ANNEXE 1 : LETTRE DE MISSION



LE DIRECTEUR DU CABINET
DU MINISTRE DÉLÈGUE AU BUDGET
ET A LA RÉFORME DE L'ÉTAT,
PORTE-PAROLE DU GOUVERNEMENT

Paris, le **18 OCT. 2006**

Le Directeur du cabinet

à

Monsieur Didier LALLEMENT
Directeur du Cabinet
du Ministre des Transports,
de l'Équipement, du Tourisme
et de la Mer

Objet : Audits de modernisation - Lancement de la cinquième vague

En vue du lancement de la cinquième vague des audits de modernisation, le Premier ministre a validé la liste qui, comme pour les quatre vagues précédentes, a pu être établie d'un commun accord, à partir de vos propositions.

Pour le ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, l'audit arrêté est le suivant :

- La gestion des voies navigables.

Par ailleurs, il a été convenu d'engager un audit sur les conséquences de la décentralisation sur l'organisation et l'activité de l'administration du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Cet audit ne sera lancé que mi-novembre conformément à votre demande.

Vous voudrez bien trouver ci-joint les fiches qui rappellent les contextes de ces audits, leurs enjeux et leurs objectifs et précisent la composition des équipes d'audits.

Aussi, pour que cette cinquième vague dont les résultats devront être rendus publics fin janvier, puisse démarrer dès maintenant, conformément au calendrier prévu, je vous remercie de porter ces instructions à la connaissance des inspections générales et corps de contrôle concernés.

Philippe HEIM

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

139, rue de Bercy - Télédéc 146 - 75572 Paris Cedex 12

LA GESTION DES VOIES NAVIGABLES

Ministère concerné	Transports, équipement, tourisme et mer
Programmes concernés	Transports terrestres et maritimes Conduite et pilotage des politiques de l'équipement
Contexte de l'audit	<p>Un contrat d'objectifs et de moyens a été signé entre l'État et Voies navigables de France pour les années 2005-2008. Celui-ci fixe un certain nombre de priorités en distinguant d'une part les voies d'eau relevant du réseau magistral sur lequel se concentre le développement des transports de marchandise et d'autre part le réseau régional à vocation touristique, décentralisable.</p> <p>En ce qui concerne les voies d'eau relevant du réseau non magistral, la loi sur les risques du 30 juillet 2003 prévoit le transfert de leur propriété sur la base du volontariat des collectivités, qui bénéficieront par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (dite loi LRL) des transferts de services correspondants. Plusieurs missions seront toutefois conservées par l'État, comme la police de l'eau, la police de la navigation fluviale, la gestion du domaine public fluvial, ou encore la sécurité de la navigation intérieure.</p> <p>Dans le cas particulier de trois régions (Picardie, Pays de la Loire et Bretagne) qui exercent déjà des compétences en matière de voies d'eau en application des lois de 1983, mais qui n'en sont pas propriétaires, le transfert de propriété de ces voies d'eau interviendra à l'expiration d'un délai de trois ans d'ici au 31 décembre 2007, sauf opposition formelle de leur part. Les services de l'État qui sont actuellement mis à leur disposition leur seront alors également transférés, sauf dans le cas où le concessionnaire éventuel (conseil général,...), prioritaire en la matière, exprime le souhait d'être bénéficiaire de ce transfert de service.</p> <p>Dans tous les cas, le dimensionnement des services à transférer s'appuiera sur le constat des emplois pourvus au 31 décembre de l'année précédant le transfert de propriété. L'application d'une clause de « sauvegarde » mentionnée à l'article 104 de la loi LRL prévoit en outre la comparaison avec les effectifs pourvus au 31 décembre 2002, avec <u>possibilité de compensation financière</u>.</p>

Objectifs de l'audit

La mission examinera les questions suivantes :

- Quel bilan tirer à mi-parcours du contrat signé avec VNF ?
- Quel niveau de service est-il souhaitable de fournir sur les infrastructures hors réseau magistral compte tenu des enjeux économiques qui s'y rattachent ?
- Comment concrétiser le transfert vers des collectivités locales qui ne se sont pas encore portées candidates à la décentralisation ?
- Comment rendre compatible la clause de « sauvegarde » de la loi LRL et toute modification des effectifs sur les voies d'eau concernées après 2002 (gains de productivité, redéploiements...).

Composition de l'équipe d'audit

- Conseil général des ponts et chaussées
- Inspection générale de l'administration
- Contrôle général économique et financier

ANNEXE 2 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES

REPRESENTANTS DU MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

M. Pierre-Alain ROCHE, Directeur des transports maritimes routiers et fluviaux (DTMRF) à la Direction Générale de la mer et des transports (DGMT)

M. Xavier PIECHACZYK, Chef de la mission de modernisation (Secrétariat général)

M. Daniel PFEIFFER, Responsable de la mission du pilotage des services (Secrétariat général)

M. Philippe REDOULEZ, Chef du Service du pilotage des services et de la modernisation (Secrétariat général)

M. Jean Baptiste MAILLARD, sous directeur des ports, des voies navigables et du littoral à la DTMRF

M. Mathieu CHABANEL, adjoint au sous-directeur

Mme Magali AUFFAN, chef de la mission de l'organisation des services et de la décentralisation à la sous direction des ports, des voies navigables et du littoral à la DTMRF

REPRESENTANTS DU MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

M. Edward JOSSA, directeur général des collectivités territoriales

Mme Oriane CHENAIN, chef du bureau des transferts de compétence (DGCL)

M. Emmanuel AUBRY, chef du bureau des services publics locaux à la sous-direction des compétences et des institutions locales (DGCL)

REPRESENTANTS DU MINISTERE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

Direction du budget

Mme Hélène EYSSARTIER, sous-directrice

M. Rodolphe GINTZ, chef du bureau des transports et de la mer

Mme Martine LEFEBVRE, bureau des transports terrestres et fluviaux

Mission du contrôle économique et financier du secteur des transports

M. Jacques BATAIL, chef de mission

M. Jacques PAULTRE DE LAMOTTE, contrôleur général près V.N.F.

REPRESENTANTS DU MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

M. Noël GODARD, sous-directeur des milieux aquatiques et de la gestion de l'eau

M. Emmanuel VERNIER, adjoint au sous-directeur des milieux aquatiques et de la gestion de l'eau

REPRESENTANTS DES VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

M. François BORDRY, Président de VNF

M. François GAUTHEY, Directeur général de VNF

M. Jean GADENNE, Directeur du développement de la voie d'eau et du patrimoine

REPRESENTANT DE L'ASSEMBLÉE DES DÉPARTEMENTS DE FRANCE (ADF)

M. Christian RIQUELME, adjoint au directeur général – Administrateur territorial

REPRESENTANT DES ASSOCIATIONS DES RÉGIONS DE FRANCE (ARF)

Mme Elisabeth DUPONT-KERLAN, déléguée transports-environnement-énergie

REPRESENTANTS DES ORGANISATIONS SYNDICALES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

M. Jean-François HUGUENIN-VIRCHAUX, Secrétaire général SNPTAS-CGT

M. Sylvain de BIASI, CGT

Mme Fabienne CHŒUR, Membre national PTAS-CGT SN 59/62

M. Patrick GROSROYAT, Bureau national UFE/CFDT

M. Christian FOURCOUAL, Bureau national UFE/CFDT

M. François DELATRONCHETTE, Secrétaire général adjoint UFE/CFDT

M. Robert BUICHON, Secrétaire général SN PETULTEM-FO

M. Jean-Yves BLOT, Secrétaire général SN PTATECT-FO

M. Jean YEDOU, Secrétaire général FEETS-FO

M. Jean-Pierre MOREAU, Membre du secrétariat national SN PTATECT-FO

M. Joël LAINE, Membre du secrétariat national SN PTATECT-FO – SN 59/62

PERSONNES RENCONTREES EN REGION BOURGOGNE

Préfecture

M. Philippe CASTANET, Secrétaire général pour les affaires régionales (SGAR)

Services déconcentrés

Mme Evelyne SAUVAGE, Directrice départementale et régionale de l'Équipement de Bourgogne

M. Jean-Christophe VILLEMAUD, Directeur départemental de l'Équipement de la Nièvre

M. Benoît GRAS, Responsable du service infrastructures gouvernance territoriale et prospective à la direction régionale de l'Équipement de Bourgogne

M. François BORDAS, Directeur département délégué de l'Équipement de la Côte d'Or

M., Hervé PELLETIER, Chef de l'arrondissement territorial d'aménagement de Montbard, à la direction départementale de l'Équipement de la Côte d'Or

M. Éric FOULIARD, Arrondissement Ouest d'Aménagement, à la direction départementale de l'Équipement de la Saône-et-Loire

Conseil régional

M. Didier PARIS, Directeur général des services

M. Jacky MICHEA, Adjoint au directeur des transports et de la communication

PERSONNES RENCONTREES EN REGION BRETAGNE

Services déconcentrés

M. Laurent FAYEIN, Directeur régional de l'Équipement

M. Pierre SAMSONOFF, Directeur régional adjoint de l'Équipement

M. Frédéric MEUNIER, Division de l'inter modalité, DRE

M. Jean-Pierre GUELLEC, Directeur départemental-adjoint de l'Équipement du Morbihan

M. Serge OLLIVIER, Chef du Service Maritime Environnement et Sécurité (SMES), DDE des Côtes d'Armor

M. Gilbert OLLIVIER, Gestion domaniale, SMES, DDE des Côtes d'Armor

Mme Michèle TANGUY, subdivision Études Maritimes Sud et gestion des Domaines Maritime et Fluvial, DDE du Finistère

M. Joseph GASNIER, Chef de la subdivision Hydrologie Navigation, DDE Ille-et-Vilaine

M. Ludovic ANDRE, Adjoint au subdivisionnaire, Subdivision navigation de Redon, DDE Ille-et-Vilaine

M. Michel ALLANIC, Directeur général de l'Institut d'Aménagement de la Vilaine (IAV)

M. Jean-Pierre ARRONDEAU, Directeur-adjoint de l'Institut d'Aménagement de la Vilaine (IAV)

Conseil régional

M. Gilles RICONO, Directeur général des services de la région Bretagne

M. Ronan LE LOUARN, Chargé de l'Agenda 21, mission stratégie, prospective et évaluation de la Région Bretagne

PERSONNES RENCONTREES EN REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Préfecture

M. Michel THENAULT, Préfet de région

M. Jean-Paul CELET, Secrétaire général pour les affaires régionales

Services déconcentrés

M. Michel GAUTIER, Directeur adjoint du SMNLR

M. CHAUVETIERE, Chef du service de l'Aménagement, des Transports et de la Prospective, à la DRE L-R.,

M. Pascal PERRISSIN-FABERT, Chef du service des Collectivités Locales, DDE de l'Hérault

M. Jean-Paul SERVET, Adjoint au chef du Service des collectivités locales, DDE de l'Hérault.

Conseil régional

M. SEILLES, Directeur des transports, Conseil régional Languedoc-Roussillon

PERSONNES RENCONTREES EN REGION MIDI-PYRENEES

Préfecture

M. André VIAU, Préfet de région

Services déconcentrés

M. André CROCHERIE, directeur régional et départemental de l'Équipement

M. Gilles FAURE, chargé de mission pour le Canal du Midi, DDE de Haute-Garonne

M. Roland BONNET, Chef du Service Navigation du Sud-Ouest (SNSO), directeur interrégional de VNF

Conseil régional

M. Joël NEYEN, Directeur général des Services, Région Midi Pyrénées

ANNEXE 3 : CARTE DES VOIES NAVIGABLES TRANSFERABLES



ANNEXE 4 : LISTE DES VOIES TRANSFERABLES¹

A / RIVIERES TRANSFERABLES²

Nom du cours d'eau, du canal	Origine/extrémité	Gestionnaire	OBSERVATIONS/LOCALISATION
Aber-Wrach Rivière	Du Moulin de Diouris à la mer	DDE 29 pour la partie maritime	Finistère Navigable jusqu'à la limite des affaires maritimes Si l'appartenance au DPFN était avérée, à transférer à la DTMPL
Adour : 32,3 km dont 6,7 dans le port de Bayonne Rivière	De la jonction avec les Gaves réunis à l'embouchure dans la mer Rayée entre PK0 et bec de Gave PK 101 et maintenue DPF	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques frontière avec les Landes
Ancre Rivière	Du barrage, 640m en amont de l'embouchure à l'embouchure dans la Somme en aval d'Aubigny		
Aran : 6,2 km Rivière	Du port de Larroque au confluent avec l'Adour Section entre Bardos et le port de Larroque rayée de la nomenclature et maintenue DPF	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques
Ardanavy : 2,3 km Rivière	Du pont de fer P.K. 2,650 au confluent avec l'Adour Section entre Portoberry et PK 2,650 rayée de la nomenclature et maintenue DPF	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques
Auray (avec sa ramification le Bono) Rivière	D'Auray à Locmariaquer	DDE 56	Morbihan Rivière côtière Si l'appartenance au DPFN était avérée, à transférer à la DTMPL
Arroux Rivière	De l'aval du pont de Gueugnon à Digoïn – la Motte – St Jean Confluent avec la Loire	VNF	Bourgogne
Aven Rivière	Du port de Pont-Aven à la mer	DDE 29	Finistère Rivière côtière Si l'appartenance au DPFN était avérée, à transférer à la DTMPL
Baïse Rivière	De Buzet, jonction avec le canal latéral à la Garonne à St-Léger, confluent avec	VNF	Aquitaine Lot-et-Garonne

¹ Source DTMRF

² Etant précisé que les cours d'eau côtiers ne sont à considérer que jusqu'à la limite du domaine public maritime.

	la Garonne Rayée de la nomenclature et maintenue dans le DPF en amont			
Bidassoa : 9 km Rivière	De Bordarrupia à l'embouchure dans l'océan	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques	
Bidouze : 14,9 km Rivière	De la confluence du Lihoury au confluent avec l'Adour Rayée de la nomenclature et partiellement maintenue dans le DPF en amont	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques	
Charalonne Rivière	Du Creux de la Morelle à l'embouchure dans la Saône	DDE 01	Ain	L'appartenance au DPFN n'est pas certaine
Charente Rivière	Du pont de Tonnyay à l'océan Rayée de la nomenclature et partiellement maintenue dans le DPF en amont	DDE 17	Poitou-Charente Charente Maritime DPFN ou DPM	Concédé aux départements de Charente et Charente maritime en amont
Dordogne Rivière	De Bergerac à la limite de la circonscription du port autonome de Bordeaux Rayée de la nomenclature et partiellement maintenue dans le DPF en amont	VNF	Aquitaine Dordogne	
Doubs Rivière	De Nef de Pontoux (Sermesse) à Verdun-sur-le-Doubs, embouchure dans la Saône Rayée de la nomenclature et partiellement maintenue dans le DPF en amont	VNF	Bourgogne Saône-et-Loire	
Dourduff Rivière	De 3 km en amont de son embouchure à la rade de Morlaix	DDE 29 pour la partie maritime	Finistère	Figure par erreur dans le décret n° 91.798 du 20 août 1991
Douves Rivière	Du pont de la Barquette à Four-de-Taute		Basse Normandie Manche Rivière côtière	Radée par décret du 30 juin 1993
Elorn ou rivière de Landerneau Rivière	Du port de Landerneau à l'embouchure dans la rade de Brest	DDE 29 pour la partie maritime	Finistère Rivière côtière	Figure par erreur dans le décret n° 91.798 du 20 août 1991
Garonne : 43 km Rivière	De Portet/Garonne à Crespis Rayée de la nomenclature en amont et en aval et maintenue dans le DPF. Non transférable à partir de la confluence	DDE 31	Midi Pyrénées Haute-Garonne	

		avec le Tam			
Gaves réunis : 9 km Rivière		De Peyrehorade à Bec-du-Gave Embouchure dans l'Adour	DDE 40	Aquitaine Landes	
Gouët : 1,6 km Rivière		De l'écluse de Légué à l'embouchure dans la mer	Port du Légué	Côtes d'Armor DPF situé en totalité dans l'emprise du port du Légué (commerce, pêche, plaisance) – transféré au département DPM	
Goyen Rivière		Du port de Pont-Croix à l'embouchure dans la mer	DDE 29 pour la partie maritime	Finistère Rivière Côtière DPM	Figure par erreur dans le décret n° 91.798 du 20 août 1991
Guer Rivière		De Lannion à l'embouchure dans la mer		Côtes d'Armor DPFN ?	
Hérault Rivière		Du Port de Bessan à l'embouchure dans la mer	VNF	Languedoc Roussillon Hérault	
Houille Rivière		Du Moulin, Lafoscade à Houille à la jonction avec la rivière Aa	VNF	Nord-Pas-De-Calais	
Ill canalisée (ligne principale) Rivière		De Strasbourg, pont de la ligne de chemin de fer au barrage de Wacken	VNF	Alsace Bas-Rhin	
Lignes secondaires : Canal des faux-remparts Aar Rivière		Strasbourg Port de Schiltigheim à la Jonction avec le canal de la Marne au Rhin			
Isle Rivière		De Laubardemont à l'embouchure dans la Dordogne à Libourne	VNF	Aquitaine Dordogne	
Jaudy : 13 km Y compris le Guindy : 1 km Rivière		De La Roche-Derrieu à l'embouchure dans la mer	DDE 22 pour la partie naturelle de l'estuaire Port Tréguier	Bretagne Côte d'Armor Rivière côtière DPF partiellement situé dans l'emprise du port de Tréguier transféré au département	
Lanberwrach Rivière		Du pont suspendu de Paluden à l'embouchure dans la Manche	DDE 29	Finistère Rivière côtière	
Laïta : 10,5 km Rivière		Du Port de Quimperlé à l'embouchure dans la mer	DDE 29 sauf sur l'emprise du port communal de Quimperlé	Bretagne Finistère	
Leyre : 7,6 km Rivière		Du pont du chemin de fer Bordeaux-Bayonne à Lamothe à l'embouchure dans le bassin d'Arcachon	SMN gironde	Aquitaine Gironde	Le syndicat intercommunal du Bassin d'Arcachon entretient le chenal
Leysses Rivière		De Nant-Varron à l'embouchure dans le lac du Bourget	DDE 73	Rhône-Alpe Savoie	

Lihoury : 0,6 km Rivière	Du pont de la RN 936 à la confluence avec la Bidouze	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques
Lys Rivière	D'Aire sur la Lys à Merville Rayée de la nomenclature et partiellement maintenue dans le DPF en amont	VNF	Nord-Pas-de-Calais
Marne Rivière	D'Ay-Champagne, pont de la ligne Reims-Epernay à Hautvillers Rayée de la nomenclature et maintenue dans le DPF en amont	VNF	Marne
Mayenne Rivière	D'Angers à l'embouchure dans la Loire		Maine et Loire Transférée à la Région Pays de la Loire en amont
Meurthe Rivière	De Lunéville, confluent avec la Vézouze à Frouard, jonction avec la Moselle Rayée de la nomenclature et maintenue dans le DPF en amont	VNF	Lorraine Meurthe-et-Moselle
Meuse Rivière	De Verdun à la jonction avec le canal des Ardennes – Pont-à-Bar	VNF	Lorraine
Rivière de Morlaix Rivière	De la réunion du Queffleuth et le Jarlot à la rade de Morlaix	DDE 29	Finistère Navigable jusqu'à la limite des affaires maritimes
Moselle Rivière	D'Epinal, pont de la Vierge à Neuves-Maisons	VNF	Lorraine
Nive : 12,3 km Rivière	Du Barrage d'Haïze (port de Compaïto P.K. 45 à la confluence avec l'Adour Rayée de la nomenclature et maintenue dans le DPF en amont	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques
Nivelle : 7 km Rivière	Du Pont d'Ascain à l'embouchure à Saint-Jean-de-Luz	DDE 64	Aquitaine Pyrénées Atlantiques
Odet Rivière	De Quimper à la mer	DDE 29	Finistère Réputé navigable par le CE 2 mars 1923, sieur Jobez en aval de la limite des affaires maritime jusqu'au barrage Merret ?
Oise Rivière	Du pont-route du Plessis-Brion à Janville Rayée de la nomenclature et maintenue dans le DPF en amont	VNF	Oise
Orb Rivière	De Sérignan à l'embouchure dans la mer méditerranée	VNF	Languedoc Roussillon Hérault
Pensez Rivière	Du port de Pensez à l'embouchure dans la mer	DDE 29 pour la partie maritime	Finistère Rivière côtière Figure par erreur dans le décret n° 91.798 du 20 août 1991

Petite-Avre Rivière	Du pont Mathieu à l'embouchure dans le bras dérivé de la Somme (canal maritime)	DDE 80	Picardie Somme Syndicat intercommunal des hortillonnages regroupant Amiens, Rivery et Camon
Petite-Maine Rivière	Du barrage de la Vielle-Ecluse à l'embouchure dans la Sèvre-Nantaise		
Rivière de Pont-l'Abbé Rivière	Du port de Pont-l'Abbé à l'embouchure dans la mer	DDE 29 pour la partie maritime	Finistère Figure par erreur dans le décret n° 91.798 du 20 août 1991
Rance Rivière	De Le Chatelier, jonction avec le canal d'Ille-et-Rance à l'embouchure dans la mer		Côte d'Armor Ille et Vilaine DPM ?
Risle Rivière	De Pont-Audemer à l'embouchure dans la Seine	DDE 27	Eure
Sambre canalisée Rivière	De Landrecies, jonction avec le canal de la Sambre à l'Oise à Jeumont, frontière franco belge	VNF	Nord-Pas-de-Calais
Saône Rivière	De Corre, jonction avec le canal de l'Est à Heuilley, jonction avec le canal de la Marne à la Saône	VNF	Haute-Saône
Sarre canalisée	De Sarreguemines à la frontière Allemande	VNF	Moselle ?
Scarpe (sauf dérivation) Scarpe supérieure Scarpe inférieure	D'Arras à Corbehem De Douai à Mortagne (embouchure dans l'escaut)	VNF	Nord-Pas-de-Calais
Scarpe moyenne Rivière	De Courchelettes à Douai		
Scorff : 10 km Rivière	De Pont-Scorff à la confluence avec le Blavet	DDE 56	Bretagne Morbihan Le blavet est transféré à la région Bretagne
Seille canalisée Rivière	De Louhans à l'écluse de la Truchère, jonction avec la Saône	VNF	Bourgogne Saône-et-Loire
Seudre Rivière	De Saujon à l'embouchure dans la mer	DDE 17	Poitou-Charente Charente-Maritime
Sèvre Niortaise Affluents :	De Niort, écluse de comporté à l'origine du canal de Marans à La Rochelle Certains bras Rayés de la nomenclature et maintenus dans le DPF	DDE 79 Institution interdépartementale du Bassin de la Sèvre Niortaise (IIBSN)	Pays de la Loire Poitou-Charente Deux-sèvres Charente-Maritime Vendée Institution interdépartementale du Bassin de la Sèvre Niortaise (IIBSN)
- le Mignon			
- Les Autises			
- Cf/canal maritime de Marans au Brault			
Rivière			

Sienna Rivière	Du pont de la Roque à la sortie du havre de Régneville			DPM ?
Taute : 7,2 km Rivière	Chenal entre four de Taute et la mer <i>Rayée de la nomenclature et maintenue dans le DPF en amont</i>	DDE 50		Manche
Trioux : 7,5 km Rivière	Du port de Pontrieux à l'embouchure dans la mer	DDE 22 pour la partie naturelle de l'estuaire Port de Pontrieux		Bretagne Côte d'Armor DPF partiellement situé dans l'emprise du port de Pontrieux transféré au département
Vannes Rivière	Du port de Vannes à Port-Navalo	DDE 56		Bretagne Morbihan Situé sur l'emprise du port de Vannes
Yonne Rivière	Du Pertuis d'Armes à Auxerre	VNF		Bourgogne Nièvre

B/ CANAUX TRANSFERABLES

Canal d'Arles à Bouc ou Arles à Fos Canal	D'Arles, jonction avec le Rhône au P.K. 283.7000 du fleuve au P.K. 2.500 limite de circonscription du service annexe des navigables du port autonome de Marseille	VNF		Bouches du Rhône
Canal de Bergues Canal	De Bergues, jonction avec le canal de la Colme à Dunkerque, jonction avec les canaux maritimes et le canal de Bourbourg	VNF		Nord
Canal de Bourgogne Canal	De Laroche-Migennes, jonction avec l'Yonne à St-Jean-de-Losne, jonction avec la Saône	VNF		Bourgogne Yonne Côte d'Or
Canal de Briare Canal	De l'écluse de Baraban, jonction avec la Loire. Partie dite « embranchement de l'ancien canal » à l'écluse de Bugues, jonction avec le canal du Loing à Châlette-sur-Loing	VNF		Loiret Yonne
Canal de Caen à la mer Canal	De Caen à Ouistreham	Pin		Basse-Normandie Calvados Domaine public maritime, circonscription du Pin
Canal du Centre Canal	De Chalon-sur-Saône, PK 2.750, jonction avec la Saône à Digoïn, jonction avec le canal latéral à la Loire	VNF		Saône et Loire
Canal de Colmar Canal	De Neuf-Brisach, jonction avec le Rhin à Colmar	VNF		Alsace Haut-Rhin

Canal de l'Est branche nord Canal	De la frontière franco-belge, les Quatre-cheminées à Troussay, jonction avec le canal de la Marne au Rhin	VNF	Ardennes Meuse
Canal d'Eu au Tréport Canal	D'Eu au Tréport	CCI du Tréport Département 76	Seine Maritime Annexé au port du Tréport concédé à la CCI du Tréport Transférés au département en 83 avec le port.
Canal de Furnes Canal	De l'écluse de Furnes (limite de circonscription du service annexe des VN du PA Dunkerque) à la frontière franco-belge	VNF	Nord
Canal latéral à la Garonne Canal	De Toulouse, jonction avec le canal du midi et la Garonne à Castets-en Dorthe, jonction avec la Garonne	VNF	Haute-Garonne Tarn-et-Garonne Lot-et-Garonne Gironde
Canal des houillères de la Sarre Canal	De Gondrexange, jonction avec le canal de la Marne au Rhin, P.K. 227.590 à Sarreguemines, écluse de descente en rivière. Origine de la Sarre canalisée P.K. 53.400	VNF	Moselle Bas-Rhin
Canal de Lens ou de la Souchez Canal	De Sallaumines P.K. 2.700 à Courrières, jonction avec le canal de la Deûle	VNF	Pas-de-Calais
Canal latéral à la Loire Canal	De Cimetière, jonction avec le canal du Centre à La Cognadière, jonction avec le canal de Briare	VNF	Saône-et-Loire Allier Nièvre Cher Loiret
Canal de Luçon : 14 km Canal	De Luçon à la Pointe-aux-Herbes	DDE 85	Vendée Syndicat mixte Projet de déclassement Transfert au syndicat mixte du Marais Poitevin
Canal maritime de Marans au Brault Affluent de la Sèvre Niortaise Canal	Du port de Marans à l'embouchure de la Sèvre	DDE 79	Poitou-Charente Charente-Maritime
Canal du Midi Canal	De Toulouse, jonction avec la Garonne et le canal latéral à la Garonne aux Onglous, étang de Thau	VNF	Haute-Garonne Aude Hérault
Canal de Montbéliard à la Haute-Saône Canal	D'Allenjoie, jonction avec le canal du Rhône au Rhin au port de Frahier	VNF	Doubs Territoire de Belfort
Canal du Nivernais Canal	De Decize-St-Léger-des-Vignes (près Decize), jonction avec la Loire et le canal latéral à la Loire au pont Paul-Bert à Auxerre, jonction avec l'Yonne	VNF	Concédé au département de la Nièvre entre Cercy-la-Tour et Sardy Nièvre Yonne

Canal d'Orléans Canal	D'Orléans, jonction avec la Loire à Combleux	DDE 45	Loiret La Communauté d'agglomération Orléans-Val de Loire souhaite aménager cette section
<i>Canal du Rhône au Rhin, branche nord</i> Canal	<i>De l'écluse de raccordement de Rhinau, jonction avec le Rhin à Strasbourg, limite de la circonscription du port autonome de Strasbourg</i>	VNF	<i>Alsace</i>
<i>Canal du Rhône au Rhin, branche sud</i> Canal	<i>De Saint-Symphorien, jonction avec la Saône au port de Mulhouse, île Napoléon</i>	VNF	
Canal du Rhône à Sète Embranchements secondaires Sauf grand gabarit de St Gilles à Sète Canal	De Beaucaire à l' étang de Thau	VNF	Gard Hérault
Canal de Roanne à Digoin Canal	De Roanne, jonction avec la Loire à Digoin, jonction avec le canal latéral à la Loire	VNF	Loire Saône-et-Loire Allier
Canal de Roubaix Canal	De Marquette, jonction avec la Deûle à Leers, frontière franco-belge	VNF	Nord
Canal de la Sambre à l'Oise Canal	De Landrecies, jonction avec la Sambre canalisée à La Fère, jonction avec le « canal de la Fère », embranchement du canal de St-Quentin	VNF	Nord Aisne
Canal de Seclin Canal		VNF	
Canal de la Haute Seine Canal	De Méry à Marcilly, jonction avec la Seine	VNF	Marne
Canal de la Somme Canal	De St-Simon, jonction avec le canal de St-Quentin à l' écluse n° 7 de Sormont au P.K. 39.093	VNF	Aisne Somme
Etang de Thau (chenal navigable) Canal	Des Onglous, embouchure du canal du midi à l' embouchure du canal du Rhône à Sète	VNF	Hérault

ANNEXE 5³ :

EVOLUTION DES CREDITS CONSACRES A L'ENTRETIEN DU RESEAU TRANSFERABLE

Réseau	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
M	19 761 217,23	25 898 080,34	21 957 606,77	21 796 947,41	25 975 486,78	25 570 105,57	31 668 925,13	20 876 209,87
²	9 830 242,15	10 462 724,02	9 405 164,56	9 322 426,59	10 805 532,43	9 342 442,87	11 221 607,28	7 323 430,89
Hors Segment Non Réaffectable	5 523 357,21	9 985 454,00	7 114 035,83	6 484 320,72	8 447 341,36	10 722 777,65	16 422 789,73	15 893 074,34
Hors Seg. Réaffectable / suivi externe	2 004 519,84	2 865 028,38	2 423 037,03	3 081 635,03	4 020 169,62	901 741,03	642 672,51	631 369,20
Total	37 119 336,43	49 211 286,74	40 899 844,19	40 685 329,75	49 248 530,19	46 537 057,12	59 955 994,65	44 724 084,30

M: Réseau magistral

R: Réseau régional

Hors segment non réaffectable: dépenses non ventilables sur le réseau

Hors segment réaffectable: dépenses analytiques non ventilées initialement mais qui pourraient être rattachées au réseau, au prorata magistral/régional

ANNEXE 6⁴ :

EVOLUTION DES CREDITS CONSACRES A L'ENTRETIEN DES VOIES TRANSFERABLES NON GERES PAR VNF

Répartition des financements pour les opérations cofinancées

Le tableau ci-dessous donne pour les opérations cofinancées les parts Etat/VNF, FNADT, Collectivités et FEDER par année.

Pour chaque année, les dépenses des opérations cofinancées sont réparties selon la clé de financement prévues pour l'ensemble de l'opération. Il s'agit d'une convention puisque dans les faits les dépenses de l'année peuvent avoir une clé de financement différente. Sur l'ensemble de l'opération cela reste neutre. Il faut cependant rappeler que les opérations prises en compte se déroulent sur une période qui excède la période de référence. **Ces valeurs si elles peuvent donner des ordres de grandeurs significatifs ne rendent donc pas compte de la réalité comptable.**

2003		2004				2005				2006					
Etat/VNF	FNADT	Collectivités territoriales	FEDER	Etat/VNF	FNADT	Collectivités territoriales	FEDER	Etat/VNF	FNADT	Collectivités territoriales	FEDER	Etat/VNF	FNADT	Collectivités territoriales	FEDER
13 250 672	2 723 229	10 397 190	5 695 763	8 955 216	3 127 324	6 418 344	3 493 544	9 598 853	3 737 433	9 577 981	3 321 075	11 510 713	4 464 735	12 621 074	2 753 808
41,32%	8,49%	32,42%	17,76%	40,72%	14,22%	29,18%	15,88%	36,59%	14,25%	36,51%	12,66%	36,72%	14,24%	40,26%	8,78%

Rappel : cette répartition porte sur les opérations cofinancées soit 111,65 M€ sur la période et ne prend pas en compte les opérations non cofinancées 45,25 M€ sur la période.

Rappel 2 : Sur l'ensemble des opérations cofinancées, la clé de financement réelle est : **Etat/VNF : 37,8 % ; FNADT : 14,9 % ; Collectivités locales 35,6% FEDER 11,6%**.

⁴ Source: DTMRP

Investissements de VNF sur le réseau régional - Détail opérations cofinancées par voie d'eau

Region	Voie d'eau	Programmes cofinancés : Montant global des conventions	% Etat/VNF	% FNADT	% Collectivités territoriales	% FEDER	Etat/VNF	FNADT	Collectivités territoriales	FEDER
ALSACE	Canal du Rhone au Rhin branche Nord et emb. de Colmar		100,00%							
	<i>Opérations non cofinancées</i>									
	<i>Opérations cofinancées</i>									
	CPER 2000-2006 Alsace - Embranchement de Colmar	1 524 490,17	50,00%		50,00%		762 245,09	0,00	762 245,09	0,00
	CPER 2000-2006 Alsace - Avenant Tempête emplacement du pont mobile sur la tête aval de l'écluse 85	259 163,33 370 604,16	50,00% 50,00%		50,00%		129 581,67 185 302,08	0,00 0,00	129 581,67 185 302,08	0,00 0,00
ALSACE - LORRAINE	Canal des Houillères de la Sarre		100,00%							
	<i>Opérations non cofinancées</i>									
	<i>Opérations cofinancées</i>									
	Alsace - Restauration du canal des Houillères de la Sarre orraine - Rénovation du canal des Houillères de la Sarre	1 143 367,63 4 573 470,52	50,00% 50,00%		50,00%		571 683,82 2 286 735,26	0,00 0,00	571 683,82 2 286 735,26	0,00 0,00
	Confortement de talus à Sarralbe Restauration du bief 30 (Cofinancé Allemagne) Restauration du bief 30 (Cofinancé Allemagne)	93 906,24 155 000,00 149 898,00	83,65% 50,00% 50,00%		16,35% 50,00% 50,00%		78 549,75 77 500,00 74 949,00	0,00 0,00 0,00	15 356,49 77 500,00 74 949,00	0,00 0,00 0,00
AQUITAINE	Canal des deux Mers		100,00%							
	<i>Opérations non cofinancées</i>									
	<i>Opérations cofinancées</i>									
CPER 2000-2006 Aquitaine cumulé (Compris report Lot)	11 128 777,89	46,68%		49,89%	3,43%	5 194 678,66	0,00	5 552 212,18	381 887,04	
Dordogne	<i>Opérations non cofinancées</i>									
	<i>Opérations cofinancées</i>									
Isle	<i>Opérations non cofinancées</i>		100,00%							
	<i>Opérations cofinancées</i>									
RHÔNE ALPES	Canal de Roanne à Digoin		100,00%							
	<i>Opérations non cofinancées</i>									
	<i>Opérations cofinancées</i>									
	Plan Loire 2000-2006 - Canal de Roanne à Digoin	1 685 605,00		52,50%	17,50%	30,00%	0,00	884 892,00	294 981,00	505 732,00
	Canal lateral a la Loire		100,00%							
AUVERGNE	<i>Opérations non cofinancées</i>									
	<i>Opérations cofinancées</i>									
	Plan Loire 2000-2006 - Lateral à la Loire en Allier Plan Loire 2000-2006 - Lateral à la Loire en Allier	2 900 250,00 509 100,00	0,00% 0,00%	75,03%	24,97%	100,00%	0,00 0,00	2 176 000,00 0,00	724 250,00 0,00	0,00 509 100,00

BOURGOGNE										
Canal de Bourgogne										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
CPER 2000-2006 - Canal de Bourgogne (Côte d'Or)	13 680 622,36	100,00%					7 576 328,66	0,00	6 104 293,70	0,00
CPER 2000-2006 - Canal de Bourgogne (Côte d'Or)	2 515 915,00	55,38%					0,00	0,00	0,00	2 515 915,00
CPER 2000-2006 - Canal de Bourgogne (Yonne)	4 527 735,81	55,38%					2 507 460,09	0,00	2 020 275,72	0,00
CPER 2000-2006 - Canal de Bourgogne (Yonne)	1 164 408,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	1 164 408,00
Canal de Briare										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
CPER 2000-2006 - Canal de Briare (Yonne)	274 408,23	55,38%					151 967,28	0,00	122 440,95	0,00
CPER 2000-2006 - Canal de Briare (Yonne)	91 470,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	91 470,00
Canal de Roanne à Digoin										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
2000-2006 - Canal de Roanne à Digoin (Saône et Loire)	1 570 714,68	50,00%					785 357,34	0,00	785 357,34	0,00
2000-2006 - Canal de Roanne à Digoin (Saône et Loire)	30 000,00	50,00%					0,00	15 000,00	15 000,00	0,00
Canal du Centre										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
2006 - Canal du Centre - Versant Saône (Saône et Loire)	1 715 051,45	55,38%					949 795,49	0,00	765 255,96	0,00
2006 - Canal du Centre - Versant Saône (Saône et Loire)	552 627,90	100,00%					0,00	0,00	0,00	552 627,90
2006 - Canal du Centre - Versant Loire (Saône et Loire)	2 599 255,39	50,00%					1 299 627,70	0,00	1 299 627,70	0,00
2006 - Canal du Centre - Versant Loire (Saône et Loire)	1 201 298,61	50,00%					0,00	600 649,31	600 649,31	0,00
2006 - Canal du Centre - Versant Loire (Saône et Loire)	503 082,10	100,00%					0,00	0,00	0,00	503 082,10
Canal du Nivernais										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
00-2006 - Nivernais non concédé versant Seine (Nièvre)	2 477 906,33	64,56%					1 599 736,32	0,00	878 170,00	0,00
00-2006 - Nivernais non concédé versant Seine (Nièvre)	792 735,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	792 735,00
CPER 2000-2006 - Canal du Nivernais (Yonne)	3 704 511,12	55,38%					2 051 558,26	0,00	1 652 952,86	0,00
CPER 2000-2006 - Canal du Nivernais (Yonne)	945 185,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	945 185,00
00-2006 - Nivernais non concédé Versant Loire (Nièvre)	758 122,54	87,04%					659 869,86	0,00	98 252,68	0,00
00-2006 - Nivernais non concédé Versant Loire (Nièvre)	568 183,91	87,04%					0,00	494 547,28	73 636,63	0,00
00-2006 - Nivernais non concédé Versant Loire (Nièvre)	381 123,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	381 123,00
Canal latéral a la Loire										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
Plan Loire 2000-2006 - Canal latéral à la Loire (Nièvre)	2 080 928,82	87,04%					1 811 240,44	0,00	269 688,38	0,00
Plan Loire 2000-2006 - Canal latéral à la Loire (Nièvre)	2 827 929,54	87,04%					0,00	2 461 429,87	366 499,67	0,00
Plan Loire 2000-2006 - Canal latéral à la Loire (Nièvre)	1 501 623,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	1 501 623,00
oire 2000-2006 - Canal latéral à la Loire (Saône et Loire)	52 489,80	50,00%					26 244,90	0,00	26 244,90	0,00
oire 2000-2006 - Canal latéral à la Loire (Saône et Loire)	38 979,61	50,00%					0,00	19 489,81	19 489,81	0,00
oire 2000-2006 - Canal latéral à la Loire (Saône et Loire)	30 490,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	30 490,00
Seille canalisée										
<i>Opérations non cofinancées</i>										
<i>Opérations cofinancées</i>										
Seille Canalisée (Saône et Loire)	333 406,00	55,38%					184 640,24	0,00	148 765,76	0,00
Seille Canalisée (Saône et Loire)	121 959,00	100,00%					0,00	0,00	0,00	121 959,00

ANNEXE 7 : DONNEES DE TRAFIC SUR LE RESEAU TRANSFERABLE (source : VNF)

Activité sur le réseau régional 2004-2005											
Région	toponyme section	n°section	KM	marchandises (bateaux chargés uniquement)				plaisance			
				nombre de bateaux		tonnage		Passages aux écluses		Remarques concernant le trafic plaisance	
				2004	2005	2004	2005	2004	2005		
Nord Pas de Calais	AA de West au Guindal	113	8	2	0	500	0	457	130	Ecluse de la Bistade	
	AA de Guindal à Gavelines	114	6	1	0	0	0	457	130	Pas de point de comptage (pas d'écluse) - Estimation (même trafic qu'à La Biastade)	
	Scamps d'Aras à Conbehem	120	23	1 366	1 369	420 646	410 139	83	52	Ecluse de Conbehem - A l'amont de Conbehem, le trafic de fret baisse à environ 500000 t soit 1.	
	Scamps de Douai à Mortagne	121	38	1	0	0	294	0	0	Fermé à la navigation pour travaux depuis de nombreuses années	
	Canal de Beugres à Dunkerque	122	12	0	0	0	0	362	360	Pas de point de comptage (pas d'écluse) - Estimation (même trafic que sur le canal de Furnes)	
	Canal de Bourbourg (du Guindal à Coppenansfort)	123	13	56	9	14 068	2 257	426	160		
	Canal de Calais - embranchement	125	13	995	1 161	318 056	404 134	219	209		
	Canal de la Colme	126	17	0	0	0	0	0	0		
	Canal de Fumes	129	13	23	6	5 904	2 379	362	360	Pt de Ghiyvelde	
	Canal de Roubaix	131	20	227	251	52 936	57 365	ND	ND	Chute à une centaine de bateaux de plaisance en 2005 depuis la coupure de Vadencourt	
	Sambre canalisée	206	54	16	0	3 799	0	672	595		
	Canal de Lens ou de la Souchez	-	8	0	0	0	0	0	0		
	Canal de Seclin (embranchement du canal de la Deulle)	-	4,5	0	0	0	0	0	0		
	Houille	-	4	0	0	0	0	0	0		
	Picardie	Canal de la Sambre à l'Oise	220	14	731	661	225 223	203 388	672	595	Estimation (même trafic que sur la section 206)
Canal de la Somme		220	44	2 297	2 076	707 844	639 219	480	464	Ecluse d'Origny-Sie-Benoite	
Canal de l'Est de Trousses à Pont à Bar		405	37	23	21	5 688	4 903	1 153	1 256	Estimation - (même trafic qu'à Verdun)	
Lorraine	Canal de l'Est de Trousses à Pont à Bar	405	140	77	68	18 292	16 341	1 153	1 256	Un seul point de comptage sur ce canal : l'écluse de Verdun	
	Canal de l'Est de Neuville à Messin	410	5	4	1 194	959	414	568	Lin seul point de comptage sur ce canal : l'écluse de Fleville		
	Canal des Houillères	411	59	1	1 580	157	2 491	2 036	Ecluse de Léparich - En 2005, rupture de digue avec arrêt de 7 semaines		
	Canal des Houillères	411	15	2	0	446	44	2 491	2 036	Estimation - (même trafic qu'à Kerpucy)	
	Canal du Rhône au Rhin de Ile-Napoléon à St-Symphorien	419	35	11	13	2 611	2 984	824	795	Section Minkouse - Montreux	
Centre	Canal du Rhône au Rhin de Rinnal à Strasbourg	506	16	364	209	90 993	46 144	949	627	Section Erstein - Rhinau	
	Canal de Briare	605	44	68	37	21 992	9 136	1 506	1 504		
	Canal latéral à la Loire de Decize à Briare (ligne principale)	609	96	20	11	4 729	2 495	2 040	2 006		
	Canal latéral à la Loire de Decize à Briare (ligne principale)	609	45	10	5	2 217	1 169	2 084	2 140		
	Canal de Bourgogne de St-Jean de Losne à Dijon	603	29	147	207	126 760	185 009	966	1 270		
	Canal de Bourgogne de Dijon à Laroche	604	215	67	177	16 945	44 571	789	847		
	Canal de Briare	605	6	13	6	3 239	1 370	1 748	1 736		
	Canal du Centre	606	114	150	101	105 521	105 806	1 470	1 570		
	Canal latéral à la Loire de Decize à Digoin (ligne principale)	608	17	6	4	1 270	841	2 203	2 178		
	Canal du Nivernais	610	101	39	0	0	0	228	214		
Bourgogne	Seille canalisée	708 - 1	39	0	0	0	0	3 387	3 632		
	Canal de Roanne à Digoin	611	18	0	0	0	0	913	943	Pas de point de comptage (pas d'écluse)	
	Doubs	-	118	0	0	0	0	0	0	Déclassée pour la navigation - en service pour son rôle d'alimentation en eau - fréquentation par du loisir nautique (kayak...), uniquement	
	Arroux	-	14	0	0	0	0	0	0		
	Canal latéral à la Loire de Decize à Digoin (ligne principale)	608	60	16	11	3 737	2 472	2 283	1 728		
	Canal de Roanne à Digoin	611	17	0	0	0	0	961	926		
	Canal de Roanne à Digoin	611	19	0	0	0	0	0	780	Ecluse de Roanne	
	Canal de Montbelliard à la Haute-Saône (Canal du Rhône au Rhin - embranchement de Beffort)	419-1	11	0	0	0	0	40	50	Estimation	
	Canal du Rhône au Rhin de Ile-Napoléon à St-Symphorien	233	80	89	19 015	21 727	528	504	Trafic Montreux-Bourgogne		
	Petit Rhône et canal du Rhône à Sète (embranchement)	711	22	159	233	95 408	154 256	ND	ND	Pas de point de comptage (pas d'écluse)	
Languedoc-Roussillon	Petit Rhône et canal du Rhône à Sète (embranchement)	711	41	296	433	177 805	287 551	ND	5 118	Attention : ce chiffre est une moyenne à manipuler avec précaution puisque les chiffres de trafic s'évaluent de 1800 à 7100 selon les points de comptage	
	Canal du Midi et Etang de Thau de Sète à Sallèles d'Aude	808	73	406	626	238 228	387 559	6 917	7 204		
	Canal du Midi de Sallèles d'Aude à Toulouse (ligne principale)	809	117	0	3	0	11	5 520	5 188		
	Sète	-	2,4	0	0	0	0	0	0		
Aquitaine	Embranchement de la Nouvelle à Sallèles d'Aude	810	36	0	0	0	0	6 235	3 088	Point de comptage modifié entre 2004 "écluse du Gua" et 2005 "écluse de Sallèles"	
	Hérault	-	12	0	0	0	0	0	0		
	Orb	-	9	0	0	0	0	0	0		
	Dordogne	802	180	0	0	0	0	0	0	Pas de point de comptage (pas d'écluse)	
	Canal latéral à la Garonne de Buzet à Castets	807	60	0	0	0	0	1 897	1 665		
Midi-Pyrénées	Baise	-	6	0	0	0	0	0	0		
	Canal latéral à la Garonne de Toulouse à Buzet	806	45	0	4	0	0	21	ND	Pas de point de comptage (pas d'écluse)	
	Canal latéral à la Garonne de Toulouse à Buzet	806	90	0	4	0	0	21	1 013	Pente d'eau de Montech non comprise	
	Canal du Midi de Sallèles d'Aude à Toulouse (ligne principale)	809	52	0	3	0	11	1 134	1 521		

ANNEXE 8 : PRESENTATION DE SCENARIOS DE TRANSFERTS EN REGION BOURGOGNE (source : DRE-DDE58)

Évaluation des coûts à terme sur les canaux bourguignons en K€							
(en coût total, sans analyse des clés de cofinancement)							
Scénario	Description	Canal de Bourgogne	Canal du Centre	Canal du Nivernais (y compris section concédée)	TOTAL 3 canaux	évaluation de la part Etat/VNF en investissement	
	Décomposition	244 km, 189 écl.	115 km, 61 écl.	179 km, 119 écl.			
	La gestion hydraulique n'est pas optimisée/rebouchée/sécurisée	Chiffrage difficile étant donné la complexité de certaines situations: nécessité de lancer une étude sur les aspects hydrologiques, socio-économiques => action CTOCM?					
	Investissements: Restarucés ouvrages d'art (barrages réservoirs ou canaux, murs, passerelles...), des digues (y compris vannages), des rigoles d'alimentation, des chemins de service (patrouillage), des berges (fuites à traiter)	55 000,00	17 500,00	46 000,00	118 500,00		
	Fonctionnement: fonctionnement réduit (au prorata des agents pour EF et 0% ED et 100% ET et HS)	2 750,00	875,00	2 300,00	5 925,00	3 680,00 sur la période 2007-2013	
	Total annuel	1 770,00	1 076,00	1 871,00	4 717,00		
	Tous les travaux ci-dessus + Investissements: les ponts et l'antibattillage, les plantations, abris ou maisons éclusières, perrés, ...	620,00	477,79	356,00	1 453,79		
	Masse salariale: effectifs du tableau de données de la décentralisation et ratios de la décentralisation	5 140,00	2 428,79	4 527,00	12 095,79		
	Fonctionnement: fonctionnement réduit (au prorata des agents pour EF et 0% ED et 100% ET et HS)	115 000,00	18 500,00	49 000,00	182 500,00		
	Total annuel	5 750,00	925,00	2 450,00	9 125,00	à discuter selon l'engagement vers la décentralisation	
	Moyenne annuelle des investissements	7 525,00	3 305,00	4 480,00	15 310,00		
	Moyenne annuelle des investissements	1 180,00	781,84	574,50	2 536,34		
	Total annuel	14 455,00	5 011,84	7 504,50	26 971,34		
	Investissement sur 20 ans	150 000,00	20 500,00	66 850,00	237 350,00		
	Moyenne annuelle des investissements	7 500,00	1 025,00	3 342,50	11 867,50		
	Masse salariale: réduction de la masse salariale en conséquence et défaut d'autres données	6 157,00	2 767,00	4 000,00	12 924,00		
	Total annuel	1 180,00	781,84	574,50	2 536,34		
	Total annuel	14 837,00	4 573,84	7 917,00	27 327,84		
	Investissement sur 20 ans	22 920,00	12 100,00	16 500,00	51 520,00	25 760,00	
	Moyenne annuelle des investissements	3 274,29	1 728,57	2 357,14	7 360,00	3 680,00	
	soit par an :						
	Part Etat/VNF	11 202,00	3 167,00	5 211,00	19 580,00	19 580,00	
	Part Région	4 513,00	1 481,00	3 712,00	9 706,00		
	Part Départements	4 513,00	1 481,00	4 348,00	10 342,00		
	FEDER	3 969,00	1 448,00	3 577,00	8 994,00		
	Total des CPER et PL 2000-2006 : (montants sur toute la période)	24 197,00	7 577,00	16 848,00	48 622,00	19 580,00	
	soit par an :	3 456,71	1 082,43	2 406,86	6 946,00	2 797,14	

