

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

LA VOCATION DES VOIES NAVIGABLES

Par

Sébastien de BOUARD
Ingénieur général des ponts et chaussées

(Affaire 96-121 / 5 janvier 1998)

RESUME

Après un rappel historique des circonstances dans lesquelles a été construit le réseau de voies navigables français et de l'évolution des trafics qui l'empruntent, le rapport s'efforce d'inventorier toutes les vocations qu'il assure et de situer leur importance relative dans les différents bassins. Il rappelle ensuite diverses méthodes permettant de quantifier l'intérêt économique des voies au regard de leurs fonctions. A partir des statistiques du transport de marchandises par eau et du tourisme fluvial, il propose une segmentation du réseau en quatre catégories dont les deux premières regroupent les voies d'eau les plus utiles au transport de marchandises, la troisième celles ayant le plus d'intérêt pour le tourisme fluvial tandis que la quatrième comprend les voies pour lesquelles ces vocations sont moins marquées. Après avoir évoqué les divers modes de gestion juridiquement possibles et les différents niveaux de collectivités intéressés, il suggère des orientations pour l'évolution du rôle de l'Etat. Il propose enfin une actualisation de la nomenclature des voies navigables.

SOMMAIRE

RESUME.....	2
INTRODUCTION.....	4
1 - DEROULEMENT DE LA MISSION	6
2 - RAPPEL HISTORIQUE.....	7
3 - EVOLUTION DU TRAFIC	9
4 - INVENTAIRE DES VOCATIONS.....	12
4.1 - Synthèse des vocations	13
4.2 - Bassin du Nord et du Pas-de-Calais	14
4.3 - Bassin de la Seine	15
4.4 - Bassins de l'Est	16
4.5 - Bassin de la Loire.....	17
4.6 - Bassin du Rhône	18
4.7 - Bassin de la Garonne	18
5 - APPROCHE ECONOMIQUE.....	19
5.1 - Transport de marchandises.....	19
5.2 - Navigation touristique.....	21
5.3 - Autres fonctions	22
6 - SEGMENTATION DU RESEAU	23
6.1 - Méthode utilisée.....	23
6.2 - Catégorie I - Les voies d'intérêt majeur pour le transport de marchandises.....	25
6.3 - Catégorie II.1 - Le réseau complémentaire utile au transport de marchandises	26
6.4 - Catégorie II.2 - Les liaisons entre bassins.....	27
6.5 - Catégorie III - Les voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial	28
6.6 - Catégorie IV - Les autres voies d'eau.....	29
7 - PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS POUR LA GESTION FUTURE DU RESEAU NAVIGABLE.....	30
7.1 - Vocations et partenaires	30
7.2 - Modes de gestion	32
7.3 - Propositions.....	34
8 - ACTUALISATION DE LA NOMENCLATURE DES VOIES NAVIGABLES.....	36
8.1 - Radiation	36
8.2 - Inscription ou réinscription	37
9 - CONCLUSION.....	38
ANNEXE : TABLEAU SYNTHETIQUE DES VOCATIONS	39
ANNEXE : NOTE DE PRESENTATION POUR LA MISE A JOUR DE LA NOMENCLATURE DES VOIES NAVIGABLES	48
ANNEXE : LISTE DES COURS D'EAU DONT L'INSCRIPTION OU LA REINSCRIPTION DANS LA NOMENCLATURE DES VOIES NAVIGABLES EST PROPOSEE SOUS RESERVE DE LEUR TRANSFERT OU DE LEUR CONCESSION....	52
ANNEXE : BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE	53

LES VOCATIONS DES VOIES NAVIGABLES

INTRODUCTION

Le réseau français de voies navigables compte actuellement quelque 8 500 km de rivières canalisées et de canaux très divers par leurs caractéristiques et leur histoire. Leur utilisation elle-même a beaucoup évolué avec le temps.

Le trafic de marchandises qui a crû durant des décennies n'a cessé globalement d'y décroître depuis 1970. Le grand gabarit en est venu à assurer plus de 80 % des 61 millions de tonnes et 7,3 milliards de tonnes x km actuels. Parallèlement, l'utilisation du réseau pour la navigation de tourisme a connu une forte progression jusqu'à la fin des années 1980. Elle s'est développée surtout là où l'agrément de sites et paysages la rendaient la plus attrayante et à proximité des centres de population importants.

D'autres utilisations des voies d'eau se sont aussi développées en profitant notamment du maintien des biefs par les ouvrages de navigation et des plans d'eau ainsi créés. Des usines hydroélectriques utilisent certaines chutes pour produire de l'énergie ; des prises d'eau urbaines, industrielles et agricoles ont été installées ; des centrales E.D.F. prélèvent, puis rejettent des volumes importants d'eau de refroidissement. Dans certaines régions, le réseau des voies navigables joue un rôle important dans la répartition des eaux pour l'approvisionnement des zones déficitaires, l'évacuation des crues, la recharge des aquifères et le drainage agricole. Des activités nautiques ou récréatives bénéficient des plans d'eau à niveau constant qui agrémentent aussi certains sites urbains tandis que les chemins de halage sont fréquentés par les promeneurs et les pêcheurs, voire les cyclistes. Il arrive en outre que les digues constituant les berges participent à la protection des terrains avoisinants contre les inondations.

A cette variété de fonctions s'ajoute également une diversité de statuts. Si l'essentiel du réseau a été confié par l'Etat à V.N.F. (6 800 km), une partie a été transférée par décrets à trois Régions (1 000 km), tandis qu'une autre reste gérée par l'Etat (700 km). Mais des concessions ont été attribuées soit par les Régions, soit par l'Etat à des départements ou syndicats mixtes tandis que d'autres voies sont gérées par les ports autonomes maritimes. Enfin certaines voies rayées de la nomenclature des voies navigables sont en fait naviguées, quelquefois elles-mêmes concédées, voire déclassées du domaine public fluvial.

Par ailleurs et malgré les avantages du transport fluvial sur les autres modes en ce qui concerne les économies d'énergie et la protection de l'environnement, la part du trafic fluvial n'a cessé de baisser et les moyens consacrés par l'Etat à l'entretien du réseau ont été depuis de nombreuses années très inférieurs aux besoins ; de sorte que l'ensemble des voies est dans sa quasi-totalité dans un état d'entretien fort

médiocre, parfois même catastrophique. Des travaux de restauration très onéreux seraient nécessaires pour simplement maintenir les conditions de navigation actuelles.

A une époque où l'Etat se veut plus efficace tout en se recentrant sur ses missions les plus essentielles, il était opportun de tenter de clarifier son rôle en ce qui concerne les voies navigables.

C'est pourquoi, par lettre du 20 juin 1996, le Directeur des Transports Terrestres a souhaité que le Conseil Général des Ponts et Chaussées " *analyse la vocation du réseau des voies navigables, en distinguant ses différentes parties selon l'intérêt qu'elles présentent au regard des fonctions de la voie d'eau et propose en conséquence les choix à faire quant à la répartition des responsabilités de gestion entre les différents acteurs concernés* ".

1 - DEROULEMENT DE LA MISSION

Le vice-président du C.G.P.C. a confié par note du 24 juillet 1996 cette mission à MM. Sébastien de BOUARD, I.G.P.C., Jean-François GRAUJEMAN, I.G.P.C. et Bernard SELIGMANN, I.G.E., auxquels sont associés M. Jean-Louis DAMBRE, Ingénieur Général honoraire et les ingénieurs généraux du collège Eau - Navigation.

Le groupe de travail ainsi constitué, dont l'animation a été confiée à Sébastien de BOUARD, a été élargi à la Direction des Transports Terrestres - Sous-Direction des Transports par Voie Navigable (D.T.T./S.T.V.N.), à Voies Navigables de France (V.N.F.), au Service Technique Central des Ports Maritimes et Voies Navigables (S.T.C.P.M.V.N.) ainsi qu'aux Services de Navigation de la Seine et Rhône - Saône.

Il s'est réuni une quinzaine de fois et a d'abord ordonné ses travaux autour de l'inventaire des diverses vocations des voies d'eau et de leur évaluation économique ; puis il a recherché des critères permettant de répartir ces voies en différentes catégories.

Parallèlement, plusieurs enquêtes ont visé à préciser de quelle manière et avec quels moyens sont entretenues ou gérées les voies transférées ou radiées, de manière à recueillir les éléments utiles à l'examen des gestionnaires susceptibles d'être proposés, tandis qu'un sous-groupe de travail établissait en liaison avec les services de navigation un projet d'actualisation de la nomenclature des voies navigables.

Le présent rapport présente et conclut l'ensemble de ces travaux.

Après un bref rappel historique, il examine successivement l'évolution du trafic de marchandises constatée sur une longue période, puis les autres fonctions des voies navigables. Il précise ensuite les modes d'évaluation économique correspondant aux différentes vocations et propose des critères permettant la segmentation du réseau en quatre catégories. Il s'efforce d'identifier les acteurs et les divers modes de gestion possibles et propose des orientations pour l'évolution des responsabilités relatives de l'Etat et de ses partenaires. Il comporte enfin un projet d'actualisation de la nomenclature des voies navigables.

2 - RAPPEL HISTORIQUE

(Beaucoup d'éléments de ce paragraphe et notamment les passages en italique sont empruntés à l'ouvrage de Pierre MIQUEL : Histoire des canaux, fleuves et rivières de France).

Les principaux fleuves et rivières ont servi de voies de communication tant pour les personnes que pour les marchandises depuis la plus haute antiquité.

Quant aux canaux artificiels, ils connurent un certain développement dès le Moyen-Age, notamment dans les Flandres au XII^e siècle (le Canal de Bergues apparaît même déjà sur une carte du IX^e siècle). Au XVI^e siècle, sont construits quelques ouvrages : ainsi *Henri III avait autorisé la constitution d'une société capable de lancer un programme de construction de dix écluses rendant la Vilaine accessible aux barques lourdes entre RENNES et MESSAC*. Mais c'est au XVII^e siècle qu'apparaissent en France les canaux avec bief de partage permettant de relier deux bassins différents : le chantier du Canal de Briare qui permet de passer de la Loire à la Seine est lancé en 1604 par Sully. Il sera achevé en 1642 . Le Canal du Midi entre la Garonne et la Méditerranée, oeuvre de Riquet, devait dans l'esprit de Colbert *permettre le passage des flottes de guerre d'une mer à l'autre et permettre un grand développement du commerce intérieur*. Les travaux dureront de 1667 à 1693. C'est aussi sur l'ordre de Louis XIV que sont creusés les canaux de Bourbourg et de Calais ; le Canal de Furnes avait été achevé dès 1638. Le XVIII^e siècle voit, comme dans d'autres domaines, un bouillonnement d'idées, d'où émergeront des avancées théoriques en matière d'hydraulique et d'ambitieux projets dont beaucoup n'aboutiront qu'au siècle suivant. Diverses liaisons entre bassins sont lancées. Une partie du Canal de Saint-Quentin est achevée en 1738 entre l'Oise et la Somme (c'est Napoléon qui inaugurera en 1810 la liaison complète entre le Nord et Paris). Le Canal de Bourgogne, celui du Rhône au Rhin, celui du Rhône à Sète sont entrepris. Celui du Centre est achevé en 1790.

Cependant c'est bien au XIX^e siècle qu'est réalisé l'essentiel du réseau navigable. En 1802 est décidée la réalisation des canaux de la Ville de PARIS (canaux de l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin). Le Canal du Blavet est entrepris sous le Consulat pour des raisons militaires, de même plus tard ceux de Nantes à Brest et d'Ille-et-Rance. *Le but était de fournir les grands ports de BREST et de LORIENT en matériaux, munitions, armements alors que la Royal Navy bloquait les côtes.*

Il revenait au règne de Louis XVIII de concevoir le premier programme cohérent d'aménagement du territoire par les voies d'eau. Son lancement fait appel à des sociétés concessionnaires. Sa réalisation est liée aux nécessités du développement industriel, largement conditionné par l'approvisionnement des zones de production sidérurgique en charbon à partir du Nord et de la région de SAINT-ETIENNE. Sous la monarchie de juillet s'achèvent un certain nombre de chantiers commencés précédemment : canaux de Bourgogne, du Rhône au Rhin, latéral à la Loire, canal des Ardennes, canal du Nivernais tandis que d'autres sont entrepris dont certains n'aboutiront que sous le second empire. C'est en particulier le cas des canaux de la Marne au Rhin, du Rhône au Rhin et des canaux latéraux à l'Aisne, à la Marne, à la Garonne.

L'aménagement des rivières est grandement facilité par l'invention du barrage mobile à fermettes métalliques par l'Ingénieur Poirée. Ainsi sont équipées la Loire et l'Yonne aux extrémités du canal du Nivernais, puis la Seine, le Cher, la Meuse.

Au milieu du XIX^e siècle, la carte économique de l'époque imposait des choix pour la navigation intérieure : les produits pondéreux les plus rémunérateurs, les plus utiles à l'industrie étaient alors le coton débarqué par balles au Havre, destiné aux filatures de Normandie, des Vosges et d'Alsace, et le charbon, utile partout et notamment dans la région parisienne.

Une grande partie des canaux concédés précédemment sont rachetés par l'Etat sous Napoléon III. Il s'agit d'assurer la gratuité d'utilisation des canaux et de mieux faire jouer la concurrence avec le chemin de fer pour peser sur les prix de transport. De nouveaux travaux sont lancés : aménagement de la Seine, du Rhône et du canal Saint-Louis, du canal de l'Aisne à la Marne et du canal des Houillères de la Sarre.

A la suite de la guerre de 1870, le canal de l'Est est construit pour desservir les régions industrielles de Lorraine non annexée en restant sur le territoire français.

Le plan Freycinet adopté le 5 août 1879 avait deux objectifs : porter à un gabarit convenable les canaux utiles à l'industrie pour qu'ils soient capables de jouer leur rôle de voie de communication ordinaire entre les bassins houillers, les zones industrielles et les gîtes de minerais de fer ; aménager les zones d'activité rentables en priorité, au besoin en ouvrant de nouveaux canaux ou en canalisant les fleuves. Ce plan fixa pour de longues années la consistance et les caractéristiques du réseau français et correspond encore aujourd'hui pour l'essentiel à sa partie dite à petit gabarit, capable de porter des péniches de 38,50 m chargées à 250 - 350 tonnes.

Le XX^e siècle voit l'achèvement du Canal de la Marne à la Saône, la construction du Canal des Mines de Fer de la Moselle (rendu inutile par la canalisation de la Moselle à grand gabarit) et celle du Canal du Nord avec des caractéristiques supérieures, permettant le passage de convois de deux péniches.

Mais c'est à partir de 1960 qu'ont été réalisées les voies dites à grand gabarit permettant le passage de bateaux automoteurs de 1 350 tonnes et de convois poussés d'une ou deux barges, voire davantage, permettant des tonnages de 1 500 à 5 000 tonnes et plus. Ainsi sont aménagés la Seine en aval de MONTEREAU, la Moselle en aval de THIONVILLE puis jusqu'à FROUARD et NEUVES MAISONS, le Rhône en aval de LYON, puis la Saône jusqu'à CHALON, le Rhin en liaison avec les ouvrages de production hydroélectrique, l'Oise, le Canal Dunkerque - Valenciennes achevé en 1969.

Dans sa configuration actuelle, le réseau comporte ainsi quelque 1 800 km de voies à grand gabarit réparties pour l'essentiel en cinq ensembles correspondant aux bassins de la Seine, du Nord, de la Moselle, du Rhin et du Rhône mais sans liaisons entre eux du moins sur le territoire national, autres que des voies de caractéristiques plus faibles. Le reste du réseau a, sauf quelques exceptions, une grande homogénéité et répond pour l'essentiel au gabarit Freycinet.

3 - EVOLUTION DU TRAFIC

Les voies d'eau n'ont pas toutes connu le trafic pour lequel elles avaient été aménagées. Le contexte économique et politique peut en effet évoluer pendant le temps généralement long de la construction et par la suite.

En outre, l'infrastructure n'est qu'un des éléments du transport par voie navigable. Celui-ci constitue un système où interviennent aussi les ports d'extrémité, le matériel de transport et le mode de propulsion, l'organisation de la batellerie, la réglementation qui régit les rapports entre chargeurs et transporteurs, la tarification, la qualité du service rendu (rapidité, régularité, ponctualité, sécurité) et bien entendu la concurrence des autres modes. Chacun de ces éléments peut avoir une incidence favorable ou non sur l'évolution du trafic, voire introduire des blocages.

L'examen des statistiques sur une longue période montre une croissance constante et soutenue du trafic depuis 1847 jusqu'à 1970, à l'exception des périodes des deux guerres mondiales. Les années 1969 - 1974 marquent une sorte de sommet de l'ordre de 110 millions de tonnes transportées et 14 milliards de tonnes kilomètres. Puis on constate une chute brutale à partir de la première crise pétrolière, mis à part un léger rebond vite annulé par la seconde crise pétrolière. La même tendance se poursuit jusqu'à la fin des années 1980. Il apparaît alors une sorte de stabilisation à un niveau réduit de près de la moitié par rapport à 1970 et de l'ordre de celui des années 1930 (60 à 70 MT et 7 à 8 milliards de TK).

Toutefois un examen plus précis montre que, entre 1970 et 1995, les tonnages générés par le réseau Freycinet ont été divisés par quatre et ceux des bassins desservis par le grand gabarit seulement par 1,5. Le trafic des réseaux Loire et Gironde a été divisé par 10. Corrélativement, la part du grand gabarit est passée de 63 % à 84 % de l'ensemble du tonnage transporté.

La chute du trafic fluvial s'inscrit dans une tendance générale de réduction des tonnages qui touche également les autres modes. Par contre la voie d'eau se distingue de la route et du fer - au moins en ce qui concerne les trains complets - en ce que la réduction porte aussi sur le trafic évalué en tonnes-kilomètres. Ces autres modes ont vu en effet croître leur distance moyenne de transport, ce qui n'est pas le cas de la voie d'eau. Ceci peut s'expliquer par la configuration du réseau et notamment l'isolement des bassins à grand gabarit les uns par rapport aux autres. En outre une grande partie du réseau à grand gabarit se poursuit à l'étranger alors que les statistiques françaises ne comptabilisent pas l'allongement de parcours correspondant.

Si l'on considère les principaux produits transportés entre 1980 et 1995, il apparaît que :

les produits agricoles (6,4 MT en 1995), essentiellement les céréales, assurent un trafic stable sur le grand gabarit, largement tourné vers l'extérieur, mais en forte diminution sur le réseau Freycinet,

il en est de même pour les produits alimentaires (2,3 MT en 1995),

le trafic de combustibles minéraux solides (4,2 MT en 1995), essentiellement destinés à E.D.F. sur la Seine et à l'industrie sidérurgique sur la Moselle, a fortement décru en ce qui concerne la Seine et paraît stable sur la Moselle. Il est très faible sur le petit gabarit,

de même pour les produits pétroliers (5,8 MT en 1995), dont l'acheminement concerne surtout le grand gabarit, on note une forte chute suivie d'une relative stabilité,

les minerais (3,4 MT) marquent une progression de 35 % qui est surtout le fait du grand gabarit mais aussi de quelques voies à petit gabarit,

les produits métallurgiques (1,7 MT) sont en forte réduction due surtout à la Moselle dont les échanges avec l'extérieur ont beaucoup diminué,

les matériaux de construction (27,9 MT) représentent la moitié des tonnages transportés. On observe une chute et une certaine instabilité liée aux aléas de la conjoncture du B.T.P.,

les engrais (moins de 1 MT) ont aussi fortement diminué ; ce trafic est en grande partie assuré par le Rhin et la Moselle,

par contre, le trafic de produits chimiques (1,6 MT en 1995) est en fort développement tant en trafic intérieur qu'international. Celui-ci se concentre essentiellement dans le bassin rhénan. Mais même pour ces produits, le trafic supporté par le petit gabarit est en régression,

le trafic de marchandises diverses est négligeable sur le petit gabarit ; il est en très forte progression sur le grand gabarit malgré des tonnages encore faibles (700 000 tonnes en 1995). Mais le tonnage ne constitue pas une unité de mesure bien adaptée lorsqu'il s'agit par exemple de transport de conteneurs.

Globalement, on constate une croissance du trafic sur le grand gabarit pour les minerais, les produits chimiques, les marchandises diverses voire les produits alimentaires, une décroissance ou au mieux une stabilité pour les autres produits et sur le petit gabarit une décroissance quasi-générale.

Une analyse plus fine faite par bassins montre une évolution d'autant plus favorable qu'ils sont plus ouverts c'est-à-dire mieux reliés entre eux et à l'étranger, ce qui permet des transports sur des distances plus longues et à destination de ports plus nombreux.

Parallèlement l'évolution du parc montre une réduction sensible du nombre d'unités et de la capacité totale de transport

(en 1973 : 6 848 bateaux d'un port en lourd total de 2 991 051 T,

en 1995 : 2 227 bateaux d'un port en lourd total de 1 372 768 T),

mais avec une augmentation sensible du tonnage moyen par bateau.

Parmi eux, les automoteurs de canal assurant le transport public de marchandises générales passent de 4 041 à 1 170 (le tonnage moyen passe de 360 T à 380 T).

Le nombre total de barges passe de 993 (770 T de tonnage moyen) à 733 (940 T de tonnage moyen) et celui des pousseurs reste de l'ordre de 180 tandis que celui des remorqueurs diminue de 59 à 26.

Si l'on considère le nombre de navigants, il décroît régulièrement aussi depuis de longues années. Les travailleurs indépendants, qui pratiquent surtout le transport de marchandises, étaient 3 740 en 1974, 2 660 en 1984, 1 230 en 1994. Quant aux salariés qui étaient 4 400 en 1974, 2 600 en 1984, leur nombre en 1994 n'était plus que d'environ 1 500 ; ces derniers chiffres incluent pour une bonne moitié le transport de personnes et comprend des employés saisonniers.

Le transport de marchandises par voie d'eau apparaît ainsi globalement de plus en plus concentré sur certains produits et assuré par un personnel plus réduit avec un nombre de bateaux en diminution mais de plus fort tonnage.

Mais le transport n'est pas la seule vocation des rivières et canaux.

4 - INVENTAIRE DES VOCATIONS

Des travaux antérieurs, et notamment le rapport du C.G.P.C. relatif à la polyvalence de la voie d'eau n° 90.197 d'avril 1993 ont cherché à inventorier toutes les fonctions assurées par les voies d'eau et en ont recensé une vingtaine.

Par ailleurs, une enquête lancée le 27 avril 1993 par la D.T.T. et V.N.F. auprès de tous les services de navigation était relative à la vocation des voies du réseau fluvial. Elle demandait une analyse détaillée comportant notamment :

l'identification de tronçons homogènes,

le recueil d'indicateurs pertinents caractérisant les diverses fonctions,

la segmentation du réseau en fonction des vocations dominantes et des niveaux de service attendus par les usagers.

Les réponses correspondantes, encore qu'incomplètes, donnent de nombreuses informations intéressantes.

Il est apparu cependant que les données alors recueillies méritaient d'être actualisées et complétées. En outre, les propositions de segmentation établies par les différents services ne paraissaient pas homogènes.

Le groupe de travail a donc décidé de lancer une nouvelle enquête à partir de tableaux préparés par V.N.F. et pré-remplis. Il était demandé aux services de valider et de compléter les informations fournies, d'affecter à chaque voie un ou plusieurs des 7 types de fonctions prédéfinis, de donner un petit nombre d'indicateurs caractéristiques et enfin d'envisager les conséquences qu'aurait sur les voies concernées un arrêt éventuel de l'exploitation pour la navigation.

Les sept types de fonctions, établis par regroupements de fonctions élémentaires, sont les suivants :

- 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.

Lancée le 19 décembre 1996, cette dernière enquête a fait l'objet d'un dépouillement minutieux de la part de V.N.F. qui donne sous forme de tableaux et de cartes correspondant aux différents types de fonctions les informations obtenues pour chaque section de voie navigable.

Un tableau synthétique (annexe - Tableau synthétique des vocations) permet en outre de visualiser rapidement l'importance relative des différentes vocations pour les différentes voies.

4.1 - Synthèse des vocations

En ce qui concerne tout d'abord le **transport de marchandises**, on constate qu'il est concentré sur un petit nombre de voies en général à grand gabarit.

La densité de trafic est de l'ordre de la dizaine de millions de tonnes ou même davantage sur le Rhin et le grand canal d'Alsace ainsi que sur la Seine en aval de PARIS, légèrement plus faible sur la Moselle. Elle dépasse largement 2 MT sur le canal de Dunkerque - Valenciennes et ses prolongements vers la Belgique par l'Escaut, la Deule et la Lys ainsi que sur le canal du Nord, le canal latéral à l'Oise, l'Oise canalisée, la Seine en amont de PARIS, la Marne aval.

Le trafic dépasse 1 MT sur le Rhône en aval de LYON et le canal de Saint-Quentin. Il présente également une certaine importance sur la Saône et sur l'itinéraire COMPIEGNE - REIMS, VITRY-LE-FRANCOIS par l'Aisne, le canal de l'Aisne à la Marne et le canal latéral à la Marne. Il est généralement faible ou très faible partout ailleurs.

Le trafic de **tourisme fluvial**, quant à lui, apparaît aussi concentré sur quelques itinéraires. Il est bien développé sur le canal du Midi et la Saône avec 7 000 bateaux par an environ, mais aussi sur le canal de la Marne au Rhin à l'Est de NANCY avec plus de 4 000 bateaux/an. Il présente également une certaine importance sur le Rhône, le canal du Rhône à SETE, l'Yonne, le canal latéral à la Loire, etc...

Pour ce qui est des diverses formes de **prises et rejets d'eau**, on note que :

- Les prélèvements et rejets d'eau pour E.D.F. concernent les centrales situées sur les grands fleuves, Rhône, Rhin, Seine, Meuse et Moselle.
- Les prélèvements et rejets industriels sont plus dispersés ; ils intéressent naturellement davantage les régions les plus industrialisées avec des volumes annuels qui dépassent 100 millions de m³/an sur le Rhône en aval de LYON, le grand canal d'Alsace et la Moselle en aval de METZ.
- Quant aux prélèvements d'eau agricole, encore que les renseignements obtenus apparaissent incomplets, ils sont essentiellement concentrés dans le midi avec des volumes de plusieurs centaines de millions de m³ pris au Rhône.
- Enfin les prélèvements d'eau des collectivités publiques sont particulièrement importants pour la région parisienne et quelques agglomérations qui ont recours aux eaux superficielles pour leur alimentation en eau potable.
- Par contre les rejets, d'origines diverses, sont nombreux partout, les voies d'eau servant souvent d'exutoire naturel et obligé.

En ce qui concerne la **protection contre les inondations**, elle fait largement intervenir le réseau navigable pour l'évacuation des crues des bassins du Nord de la France : (Escaut, Scarpe, Lys, Deule, Aa) et le fonctionnement des waterings (drainage...). L'écoulement des crues est également favorisé par les aménagements du Rhin, du Rhône, tandis que leurs endiguements assurent une certaine protection aux zones voisines. C'est aussi le cas localement pour certaines digues de canaux latéraux aux rivières qui réduisent l'extension des inondations dans le lit majeur.

La **production d'énergie hydroélectrique** concerne essentiellement les centrales du Rhône et du Rhin, mais aussi dans une moindre mesure celles qui utilisent la chute des barrages construits d'abord pour la navigation, sur la Moselle, la Meuse, la Seine, la Saône.

Quant aux diverses **activités nautiques, sportives et de loisirs** (notamment la pêche et la chasse), elles sont liées à l'importance de la population habitant à proximité et donc plus développées près des agglomérations d'une certaine taille. Il en est de même pour la mise en valeur touristique, urbanistique et environnementale des abords et des sites en fonction des initiatives locales plus ou moins dynamiques et des atouts naturels des lieux. Mais il est difficile dans ce domaine de disposer d'indicateurs, représentatifs, fiables et homogènes.

Après cette présentation fonctionnelle générale des vocations des voies d'eau, on peut aussi en faire une lecture géographique par grands bassins.

4.2 - Bassin du Nord et du Pas-de-Calais

Le bassin du Nord et du Pas-de-Calais se structure, en ce qui concerne la navigation, autour du canal à grand gabarit DUNKERQUE - Escaut qui assure l'essentiel du trafic commercial, et des principaux cours d'eau canalisés qui s'écoulent vers le Nord-Est ou le Nord (Escaut, Scarpe, Deule, Lys, Aa). Les liaisons les plus importantes assurent en prolongement du canal à grand gabarit les communications avec le réseau belge lui-même à grand gabarit (Escaut et Lys), et la Seine (canal du Nord, canal de Saint-Quentin).

Le trafic de plaisance encore faible pourrait être appelé à se développer sensiblement en particulier aux entrées depuis les pays voisins, notamment le Royaume Uni par CALAIS.

Mais une autre vocation essentielle concerne la répartition des ressources en eau. Grâce au réseau des voies navigables, essentiellement le canal à grand gabarit, les ressources disponibles du bassin de l'Escaut peuvent être acheminées en période déficitaire vers la région dunkerquoise pour satisfaire les besoins urbains, industriels et agricoles.

Par ailleurs, un certain nombre de voies facilitent l'écoulement des crues évitant ainsi les inondations ou les limitant. C'est notamment le cas de la Lys, de la Deule, de l'Escaut (le Bas Escaut ayant d'ailleurs été élargi pour assurer l'écoulement des crues provenant du bassin belge voisin).

Le canal de Roubaix facilite la gestion des eaux pluviales de la Communauté Urbaine de LILLE.

Une partie des canaux, autour du delta de l'Aa, fonctionne en liaison avec l'important réseau des wateringues qui assure, depuis le Moyen Age, le drainage des terres en hiver et leur alimentation en été.

On note aussi l'intérêt écologique de certaines zones (marais audomarois, zones humides de la Lys et de la Scarpe inférieure) liées aux voies d'eau, mais surtout le fait que le réseau navigable induit des zones vertes qui peuvent aisément être mises en valeur et ouvertes au public à la traversée des secteurs très habités qui n'en comportent guère.

4.3 - Bassin de la Seine

Le bassin de la Seine est structuré autour de ce fleuve aménagé à grand gabarit à l'aval de BRAY, de même que deux courtes sections de la Marne et de l'Oise. Celle-ci est prolongée vers le Nord par le canal du Nord et celui de Saint-Quentin. Ces voies assurent l'essentiel du trafic de marchandises, mais certaines autres voies à petit gabarit connaissent aussi une certaine activité : la Marne (céréales notamment à CHATEAU-THIERRY, matériaux de construction en aval), la Seine en amont de la Grande Bosse (matériaux), le canal de l'Oise à l'Aisne, la partie aval de l'Yonne, le Sud du canal de la Sambre à l'Oise et le début du canal des Ardennes, le canal latéral à l'Aisne, le canal de l'Aisne à la Marne avec principalement le port de REIMS.

Par contre la Seine en amont de NOGENT, l'Yonne en amont de LAROCHE, le canal de la Somme ne connaissent plus guère de trafic.

Le trafic de tourisme fluvial est particulièrement affirmé sur la Seine à PARIS (bateaux promenade) et sur les sections voisines en amont et en aval, ainsi que sur l'Yonne en amont de LAROCHE, en liaison avec le canal du Nivernais et les sections Ouest du canal de Bourgogne.

La Seine assure l'eau de refroidissement des centrales E.D.F. de NOGENT et VITRY. Des prélèvements et rejets industriels ou urbains particulièrement importants sont opérés sur les voies d'eau dans la traversée de la région parisienne.

Les prises d'eau agricoles sont relativement faibles et guère notables que sur l'Oise et l'Aisne.

A certains endroits, les digues des canaux contribuent à protéger des lieux habités contre les débordements de la rivière voisine : c'est localement le cas du canal de la Sambre à l'Oise, du canal de Saint-Quentin (CHAUNY) et du canal latéral à l'Oise (THOUROTTE).

Quelques micro-centrales hydro-électriques sont installées, essentiellement sur la Seine (MERICOURT, PORT-MORT, POSES...).

Des activités sportives nautiques existent presque partout ; elles croissent avec l'importance de la population et sont particulièrement intenses dans les sections proches de l'agglomération parisienne.

Enfin le maintien des plans d'eau conditionne l'existence même ou l'intérêt de certaines zones humides (La Bassée sur la Seine notamment) et la qualité de nombreux sites urbains (outre PARIS : AUXERRE, SENS, JOIGNY, CHATEAU-THIERRY, SOISSONS, COMPIEGNE).

4.4 - Bassins de l'Est

Sur les bassins de l'Est (Meuse - Moselle - Rhin), l'essentiel du trafic commercial se concentre sur les voies au grand gabarit (Rhin et Moselle) en provenance ou à destination des ports rhénans et notamment de ROTTERDAM et ANVERS. De même le canal de l'Est branche Nord sur ses derniers kilomètres (en aval de GIVET) connaît une fréquentation importante en croissance en liaison avec la fin du réseau belge à grand gabarit.

Toutefois, certains ports du réseau à petit gabarit connaissent encore un certain trafic de céréales (Le Chesne sur le canal des Ardennes, Void sur le canal de la Marne au Rhin), de charbon (Grosbliedestroff sur le canal des houillères de la Sarre), de produits chimiques (Solvay à DOMBASLE) ou industriels (Galva Meuse à REVIGNY-SUR-ORNAIN). C'est le petit gabarit qui assure les liaisons interbassins vers la Seine (canal de la Marne au Rhin et, via l'Aisne, canal des Ardennes), le Rhône (canal de l'Est branche Sud, canal du Rhône au Rhin), la Sarre (canal des houillères de la Sarre). Les trafics de matériaux de construction y sont également encore très présents.

Cependant de plus en plus le réseau Freycinet s'ouvre au tourisme fluvial, particulièrement notable sur l'Est du canal de la Marne au Rhin (dans la Moselle et le Bas-Rhin), mais aussi sur le canal de l'Est à ses extrémités Sud (CORRE - FONTENOY-LE-CHATEAU) et Nord (PONT-A-BAR - GIVET). Son développement est lié à l'implantation progressive de bases de loisirs. L'achèvement des travaux sur la Sarre allemande en 1999 - 2000 permettra la réalisation de nouveaux circuits. Le canal du Rhône au Rhin et l'axe STRASBOURG - COLMAR / NEUF BRISACH réservent également, moyennant des restaurations, des possibilités intéressantes.

Si les pompages agricoles sont négligeables, par contre il y a des prélèvements et rejets importants pour les centrales électriques sur la Moselle et le Rhin à FESSENHEIM, ainsi que pour les besoins urbains et industriels des agglomérations de METZ - THIONVILLE et NANCY, et dans une moindre mesure le long de la Meuse.

Les ouvrages de navigation participent à la protection contre les inondations le long du Rhin et aussi, ponctuellement sur la Meuse dans les Ardennes et la Sarre (SARRALBE).

Des installations hydroélectriques en nombre important (plus de 50 micro-centrales) sont installées sur divers barrages, tant sur la Moselle que sur la Meurthe et la Meuse.

Les étangs de Gondrexange, du Stock et de Mittersheim, le site d'Arzwiller (canal de la Marne au Rhin en Moselle et Bas-Rhin) sont particulièrement appréciés et fréquentés, de même que les étangs de Bouzey (canal de l'Est branche Sud), Bairon (canal des Ardennes) et le barrage-réservoir de Champagney (canal du Rhône au Rhin).

Il en est de même de la boucle de la Moselle autour de NANCY et de sa partie aval vers SIERCK-LES-BAINS.

Des activités nautiques, sportives et de loisirs s'exercent surtout à proximité des grandes agglomérations tandis que la pêche et la promenade sont réparties le long des voies qui agrémentent souvent le paysage par la présence de l'eau et de belles plantations d'alignement.

Un réseau dense de pistes et itinéraires cyclables accompagne certains axes notamment en Alsace. Le plan incliné d'Arzwiller constitue avec 180 000 visiteurs par an un pôle d'intérêt majeur.

4.5 - Bassin de la Loire

Sur les voies d'eau du bassin de la Loire, le transport de marchandises apparaît globalement peu important, même si certains ports connaissent encore quelque activité tels que MONCEAU-LES-MINES sur le canal du Centre (trafic lié aux houillères), HERRY sur le canal latéral à la Loire (céréales) et la Basse-Loire entre SAINT-NAZAIRE et l'amont immédiat de NANTES. Le trafic de tourisme fluvial par contre peut être appelé à un développement certain. Il est déjà notable sur le canal latéral à la Loire et le canal de Briare, mais surtout sur le canal du Nivernais.

De multiples pompages pour l'irrigation existent le long du canal latéral à la Loire et du canal de Briare. Le canal du Centre assure l'alimentation en eau industrielle de la région de MONCEAU-LES-MINES tandis que la vocation principale du canal de Roanne à Digoin, outre un peu de tourisme fluvial, est réduite à l'alimentation en eau du canal latéral à la Loire...

Il y a une centrale électrique à DECIZE sur la Loire installée au droit du barrage de navigation.

Enfin, on note diverses activités de loisirs directement liées à l'eau, la pêche et la chasse notamment, ainsi que différentes manifestations nautiques. Certains étangs d'alimentation : étang de Bourdon, étang de Montaubry connaissent une fréquentation sportive qui suffirait peut être à elle seule à en justifier l'existence. Enfin la voie d'eau est un élément important d'aménagement du territoire et de l'environnement (canal du Centre) ou contribue à l'intérêt du patrimoine naturel (sites du canal du Nivernais) ou bâti (ouvrages du canal de Briare).

4.6 - Bassin du Rhône

Le bassin du Rhône comporte, outre ce fleuve canalisé à grand gabarit jusqu'à la mer, ses prolongements en direction des sites portuaires de la région marseillaise et de SETE (canal du Rhône à SETE) et en amont, vers la Bourgogne et la Franche-Comté (LYON, MACON, CHALON) par la Saône à grand gabarit. Là se concentre non seulement l'essentiel du trafic de marchandises mais aussi une part importante du trafic de tourisme. La Saône amont assure la liaison du bassin du Rhône avec ceux de la Moselle (canal de l'Est) et de la Seine (canal de la Marne à la Saône) avec un trafic de marchandises relativement faible. Par contre elle a une vocation touristique très affirmée avec des chiffres de fréquentation comparables à ceux du canal du Midi.

Le canal du Rhône au Rhin assure la liaison vers le bassin du Rhin avec un trafic de marchandises encore plus faible, mais une vocation touristique certaine, quoique moins développée jusqu'ici, sauf aux extrémités et sur la boucle de BESANCON.

Un trafic touristique important existe aussi sur la Seille.

Les prélèvements d'eau pour l'industrie et l'agriculture sont présents partout, ces derniers étant de plus en plus notables au fur et à mesure qu'on va vers le Sud.

Quant à la production d'énergie hydroélectrique, c'est évidemment la justification principale des aménagements du Rhône qui contribuent aussi dans une certaine mesure à la maîtrise de l'écoulement des crues. Mais on trouve aussi des microcentrales sur le Doubs et la Saône.

Les sports nautiques et de loisirs dont la pêche et la chasse sont bien sûr présents en de nombreux points. L'existence des barrages permet la mise en valeur des sites urbains dont certains remarquables (BESANCON, DOLE, MONTBELIARD mais aussi GRAY, AUXONNE).

4.7 - Bassin de la Garonne

Le bassin de la Garonne comporte le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi (classé au patrimoine mondial de l'humanité) dans sa partie située entre TOULOUSE et le seuil de NAUROUZE. A l'Est de NAUROUZE, le canal du Midi est dans le bassin de l'Aude pour la majeure partie de son linéaire, puis intéresse les bassins de l'Orb et de l'Hérault avant de rejoindre l'étang de Thau sur la Méditerranée.

Un transport de fret résiduel (sur la Garonne) laisse la place à un trafic de tourisme remarquable principalement à l'Est de TOULOUSE ; il pourrait encore s'accroître à l'Ouest. Certes on ne trouve pas sur le canal latéral à la Garonne l'intérêt architectural unique des ouvrages du canal Riquet, mais l'environnement, le paysage, les pôles d'intérêt touristiques de Moissac-Montech et de Buzet-sur-Baïse, la remise en navigation progressive du Lot, de la Baïse, voire du Tarn, peuvent entraîner un développement important.

En parallèle, il faut noter la vocation tout à fait essentielle du canal du Midi pour l'alimentation en eau agricole.

5 - APPROCHE ECONOMIQUE

Le chapitre 1 du rapport déjà cité du C.G.P.C. n° 90.197 d'avril 1993 sur la prise en compte de la polyvalence de la voie d'eau dans les calculs de rentabilité économique expose de manière détaillée différentes méthodes de calcul permettant d'évaluer les avantages économiques liés aux vocations des voies navigables.

Depuis, une instruction-cadre diffusée par circulaire du 3 octobre 1995 définit les méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport. L'application de cette instruction au cas des voies navigables fait actuellement l'objet d'un autre groupe de travail du C.G.P.C. animé par B. SELIGMANN, Inspecteur Général de l'Equipeement et chargé d'actualiser la circulaire du 20 décembre 1977 relative aux études économiques des voies navigables.

Par ailleurs, les travaux récemment effectués par V.N.F. en vue de la segmentation du réseau navigable à petit gabarit proposent une approche originale basée sur la " densité corrigée " de trafic de marchandises.

Sans entrer dans le détail de ces différents travaux et documents, on peut retenir que l'évaluation se fait essentiellement par comparaison avec une situation de référence. Pour ce qui nous concerne, à savoir repérer l'intérêt relatif de différentes voies d'eau existantes, la situation de référence paraît devoir être celle où ces voies d'eau n'existeraient pas. Il faut donc chercher à chiffrer les avantages afférents à la voie d'eau par rapport à d'autres solutions permettant d'assurer des fonctions identiques ou équivalentes.

5.1 - *Transport de marchandises*

Pour la fonction **transport de marchandises**, la comparaison porte sur l'utilisation d'autres modes. Mais divers problèmes doivent d'abord être résolus :

celui du tonnage à prendre en compte pour chaque section de voie, sachant d'une part que celui-ci est appelé à évoluer, et d'autre part que le trafic d'une voie n'est pas sans incidence sur celui des autres,

celui du choix des modes de transport concurrents qui seraient à analyser, liaison par liaison et trafic par trafic,

celui des coûts respectifs qui sont liés à la nature des denrées transportées et à leur quantité,

celui des éventuelles ruptures de charge,

celui de l'imputation des coûts externes et de la valeur du temps de trajet, etc...

Une approche simplificatrice consiste à prendre en compte la densité actuelle de trafic commercial sur la section considérée c'est-à-dire le quotient du nombre de tonnes x km qui y sont constatées annuellement par la longueur. On admet ainsi implicitement une stabilité générale du trafic fluvial dans les années à venir, ce qui est plutôt optimiste au moins en ce qui concerne le réseau Freycinet (L'évolution du trafic fluvial entre 1992 et 2015 serait de - 2 % par an sans prise en compte de nouvelles infrastructures ferroviaires et fluviales et de + 0,8 % en tenant compte du tunnel sous la Manche pour le fer et des canaux Rhin - Rhône et Seine - Nord pour le fluvial, ceci dans le scénario dit " médian ") (La demande de transport en 2015 - S.E.S. - Septembre 1997). Toutefois cet indicateur reste relativement grossier : il ne permet pas notamment de faire ressortir l'apport au transport fluvial de ports qui n'occasionnent sur la section elle-même que peu de tonnes x km (parce qu'ils sont proches d'une extrémité par exemple) alors que les transports correspondants sont à longue distance.

C'est pourquoi V.N.F. a proposé d'introduire la notion de " densité corrigée " (Il ne s'agit pas d'une densité de trafic au sens habituel, mais d'un indicateur spécifique tenant compte du trafic généré. Elle est égale au quotient des tonnes x kilomètres générés par la section par la longueur de celle-ci) où chaque transport ayant son origine sur la section est comptabilisé pour la totalité des tonnes/km qu'il génère de son origine à sa destination. Cet indicateur fait ainsi mieux ressortir les gisements de trafic.

La comparaison avec les modes concurrents est sans doute assez pertinente avec la route ; elle est plus difficile avec le fer dont l'accessibilité n'est pas la même partout et le coût variable suivant les quantités transportées (wagons isolés ou trains complets). Se pose aussi l'importante question des ruptures de charge et de leur évaluation, très variable selon les documents.

Quant aux coûts d'exploitation à prendre en compte, s'il est possible de se référer à diverses enquêtes pour le transport par péniche et pour le transport routier, les coûts ferroviaires restent relativement moins bien connus.

L'instruction-cadre déjà mentionnée du 3 octobre 1995 fournit une valorisation de certains effets non monétaires (insécurité, pollution, effet de serre). On peut aussi tenir compte de la différence des coûts d'entretien.

On retiendra les coûts d'exploitation suivants :

- transport routier : 0,33 F / TK
- péniche Freycinet : 0,15 F / TK
- transport par fer : 90 F / train kilomètre,
- soit pour un train de 250 T (équivalent à une péniche) : 0,36 F / TK
- pour un train de 500 T : 0,18 F / TK
- pour un train de 750 T : 0,12 F / TK.

Le coût d'entretien marginal routier est évalué à 0,027 F / TK,

celui des infrastructures ferroviaires à 0,02 F / TK.

Les coûts liés aux externalités (pollution de l'air, effet de serre, insécurité routière) sont comptés pour les valeurs suivantes, issues de l'instruction-cadre sur l'évaluation économique des projets d'infrastructure de transport :

transport routier (maxicode) : 0,053 F / TK

transport par voie navigable : 0,022 F / TK.

D'autres sources conduisent à des estimations différentes souvent plus favorables à la voie d'eau.

Pour le transport par fer, on admet que les coûts liés aux externalités sont du même ordre que pour la voie d'eau.

Il n'a pas été tenu compte des frais de rupture de charge, ni des nuisances liées au bruit ou à la congestion routière. Par ailleurs, on n'examine que le cas du petit gabarit ; pour le grand gabarit, le coût d'exploitation serait sensiblement plus faible (de l'ordre de 0,10 F / TK, moins encore sur le Rhin).

Sur ces bases, on peut estimer non déraisonnable un avantage de l'ordre de **0,25 F / TK pour le transport par péniche Freycinet** par rapport à la route. Il serait quasi nul par rapport au transport par train complet de 750 tonnes. Si l'on imagine un train de 250 tonnes (soit le tonnage d'une péniche Freycinet), l'avantage serait proche de celui obtenu vis-à-vis de la route. On calcule que par rapport à un train de 500 tonnes, l'avantage serait de 0,05 F / TK.

5.2 - Navigation touristique

Il est difficile d'apprécier l'avantage relatif à la **navigation touristique**. Faute de déterminer le coût d'investissements permettant des loisirs semblables (aménagement de plans d'eau par exemple) ou comparables (autres loisirs suscitant un attrait du même ordre), il est proposé de caractériser l'activité correspondante par le chiffre d'affaires qu'elle suscite, la valeur ajoutée et le nombre d'emplois générés.

Une étude d'août 1996 du Service Navigation Rhône - Saône fournit une méthodologie et donne des ratios de référence. Elle s'appuie notamment sur une étude des retombées économiques du tourisme fluvial dans le département de la Haute Saône.

A partir des statistiques des péages " plaisance " et d'hypothèses vraisemblables sur l'activité des différents types de bateaux, V.N.F. a cherché à caractériser le poids économique moyen du tourisme fluvial en le rapportant au nombre de bateaux x km. Il en ressort un chiffre de l'ordre de **50 F / bateau x km**.

5.3 - Autres fonctions

La fonction liée aux **prélèvements, rejets et transferts d'eau** peut être évaluée à partir du coût des ouvrages et de l'énergie de pompage supplémentaires qui seraient nécessaires en l'absence du canal ou de l'aménagement de la rivière. Une telle évaluation est possible au cas par cas.

La **protection contre les inondations** est renforcée en certains endroits par les endiguements liés à la voie d'eau. La méthode d'évaluation proposée consisterait à calculer le coût des dommages provoqués par l'écoulement de crues de différentes fréquences de retour avec et sans les ouvrages de navigation, puis à agréger les gains ainsi mis en évidence en les pondérant par les probabilités d'occurrence des crues correspondantes.

Pour avoir une idée des ordres de grandeurs, on peut imaginer une digue de 7 km qui protégerait une agglomération de 300 habitations contre les crues jusqu'à la fréquence décennale. Admettons de manière très grossière que les dommages potentiels provoqués par les crues soient proportionnels aux durées de retour de la crue et que la crue décennale provoque 10 000 F de dommages par maison (et la crue centennale 100 000 F). On calcule alors que les dommages évités par la présence de la digue sont de l'ordre de 700 000 F en moyenne par an soit 100 000 F/km si on les rapporte à la longueur de la digue.

La **production d'énergie** peut être valorisée par comparaison des coûts de revient de l'électricité produite par rapport à celui d'E.D.F. Il ne semble pas que l'aménagement de micro ou de mini-centrales soit susceptible de jouer un rôle très important dans la rentabilité des voies concernées.

Les diverses **activités nautiques, sportives et de loisirs** posent des problèmes comparables au tourisme fluvial, la difficulté étant accrue du fait qu'on ne dispose même pas pour elles de statistiques fiables. A défaut de référence à des chiffres d'affaires ou à des prix que les usagers seraient le cas échéant prêts à payer pour participer à ce type d'activités, il reste possible d'estimer le coût des ouvrages qui seraient nécessaires, ou approximativement équivalents, en l'absence de l'aménagement de la voie d'eau.

Les fonctions liées à l'**environnement et au cadre de vie**, à la richesse des milieux naturels, à la qualité des sites naturels ou urbains, voire à l'aménagement du territoire ne semblent pouvoir être traduites aisément en termes monétaires.

C'est pourquoi, dans l'attente d'avancées méthodologiques plus sûres, il paraît préférable de s'en tenir, pour ces dernières vocations, à une appréciation qualitative éventuellement basée sur des indicateurs simples (fréquentation, population concernée, etc...).

6 - SEGMENTATION DU RESEAU

6.1 - Méthode utilisée

Dans la mesure où, en France comme dans tous les autres pays, la navigation (et le flottage du bois) se sont prioritairement développés sur (ou le long) des grands fleuves et des principales rivières, il est logique de constater dans la description présentée plus haut que l'organisation générale du réseau navigable est intimement liée à la structure naturelle, très hiérarchisée, de ces cours d'eau et de leurs affluents dans nos bassins hydrographiques.

Compte tenu de ce qui précède, il s'avère bien que :

- les vocations autres que le transport et le tourisme jouent toujours un rôle plus ou moins important, en tout cas suffisamment important pour ne jamais pouvoir être ignoré,
- dans le cadre de la démarche menée par le groupe de travail, ces fonctions ne sauraient néanmoins contribuer qu'à titre complémentaire et subsidiaire à la recherche de segmentation du réseau navigable.
- Les réflexions menées sur ces bases ont conduit à l'élaboration d'un graphique qui constitue une référence essentielle dans les conclusions du groupe de travail.

Ce document particulièrement parlant a été établi en situant chaque section sur un graphique en fonction de sa densité de trafic de marchandises et du nombre annuel moyen de bateaux de tourisme qui la parcourent. Les valeurs correspondant aux années 1990 et 1995 sont reliées par une flèche qui permet d'apprécier le sens et l'importance de l'évolution. Pour le petit gabarit, on observe ainsi une tendance générale à la diminution du trafic de fret et souvent à l'augmentation de celui du tourisme.

Il apparaît aussi que les voies à fort trafic de marchandises n'ont qu'une faible activité touristique et inversement : il n'y a aucune voie à petit gabarit qui assure à la fois le passage de plus de 500 000 tonnes de fret et de plus de 2 000 bateaux de tourisme par an. Cela suggère un partage très simple entre voies dont la vocation principale est le transport de marchandises, celles vouées au trafic de tourisme et les autres. Cependant, le groupe a cherché s'il était possible de recouper un tel classement en le fondant sur des considérations économiques.

L'approche économique retenue consiste pour chaque voie ou section de voie à évaluer d'une part les avantages correspondants et d'autre part les coûts d'entretien, de maintenance et d'exploitation. Le groupe de travail a en effet admis que les frais de remise en état résultant d'un sous-entretien notoire pendant de longues années, n'avaient pas à être pris en compte dans un tel calcul.

Si l'on s'en tient aux avantages liés au transport de marchandises, on a vu plus haut qu'ils pouvaient être approximativement chiffrés à 0,25 F / TK.

Quant au coût de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance, il comprend deux parties :

- d'une part les crédits réellement ouverts par V.N.F. aux services de navigation soit environ 30 000 F / Km,
- d'autre part le coût du personnel pris en charge directement par l'Etat et affecté à ces tâches.

Le nombre des agents des services navigation est de 4 250 auxquels il faut ajouter 860 agents de différentes D.D.E. ayant des attributions de navigation, soit au total 5 110. Mais tous n'ont pas des tâches directement liées à l'entretien, l'exploitation ou la maintenance. En outre le coût par agent est très variable selon les grades. En 1995, un chiffre moyen de 125 000 F était utilisé dans les Plans - Objectifs - Moyens (P.O.M.) des services. L'application des coûts " CLAIRE " 1996 aux effectifs d'un service-type conduirait plutôt à 160 000 F/agent.

Enfin, on peut hésiter sur la longueur de voie d'eau à prendre en compte pour établir une moyenne, certains agents étant affectés à des parties de réseau non confiées à V.N.F. A défaut d'éléments plus précis, on a admis que les tâches concernées étaient assurées par 4 500 agents, répartis sur les 7 500 km de voies du ressort de l'Etat, avec un coût de 150 000 F/agent, soit en moyenne 90 000 F/km.

On arrive ainsi au total à un coût annuel de l'ordre de 120 000 F/km.

On voit que l'avantage équilibre le coût annuel dès lors que le trafic est au moins de l'ordre de **500 000 tonnes par an**. C'est ce seuil qui a été retenu par le groupe de travail comme caractéristique d'un trafic de marchandises suffisant pour justifier l'existence de la voie d'eau.

On lui a cherché un équivalent en matière de tourisme fluvial en comparant le poids économique de celui-ci compté pour 50 F par bateau x km et le chiffre d'affaires du transport par eau, de l'ordre de 0,20 F / TK. Le rapprochement des deux chiffres conduit à une " équivalence " de 250 tonnes de marchandises pour un bateau de tourisme. Certes, une telle équivalence est, du point de vue théorique, éminemment critiquable. Un rapprochement des valeurs ajoutées de ces deux types de transport serait plus admissible. Il conduirait à rendre un bateau de tourisme équivalent à un tonnage un peu plus fort, de l'ordre de 300 tonnes. Cependant on s'en est tenu à la valeur de 250 tonnes qui revient à considérer comme équivalent le passage d'une péniche Freycinet ou d'un bateau de tourisme, ce qui n'est pas absurde au point de vue de l'exploitation. Le seuil de 500 000 tonnes considéré pour le transport de marchandises équivaut alors au passage de **2 000 bateaux par an**, valeur que l'on a retenue pour caractériser les voies ayant un trafic de tourisme important.

Par ailleurs ces valeurs apparaissent assez pertinentes sur le graphique tourisme - marchandises où elles séparent des ensembles de voies assez distinctes. Elles

correspondent à un trafic de marchandises de l'ordre de 6 péniches par jour ou d'une dizaine de bateaux de tourisme par jour pendant sept à huit mois par an.

Il existe cependant des voies d'eau dont le trafic est plus faible que les seuils retenus mais pour lesquelles les dépenses annuelles sont aussi plus faibles que la moyenne, lorsque par exemple elles ne comportent que peu d'ouvrages. On en a tenu compte en calculant pour ces voies un seuil spécifique de trafic correspondant aux dépenses annuelles d'entretien, de maintenance et d'exploitation qu'il conviendrait d'y consacrer pour y maintenir un niveau de service satisfaisant après remis en état (5) : si le trafic constaté est supérieur à ce seuil, on admet qu'il justifie l'existence de la voie.

L'utilisation des critères précédents conduit à proposer pour le réseau des voies navigables la segmentation suivante en quatre catégories dont le détail figure en annexe (annexe - proposition de segmentation du réseau) :

- Voies d'intérêt majeur pour le transport de marchandises
- Le réseau complémentaire utile au transport de marchandises et les liaisons entre bassins
- Les voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial
- Les autres voies d'eau

6.2 - Catégorie I - Les voies d'intérêt majeur pour le transport de marchandises

↳ On distingue d'abord les voies d'intérêt majeur pour le transport de marchandises : ce sont celles dont la densité brute est supérieure à 500 000 tonnes / an.

On y trouve l'essentiel du réseau à grand gabarit :

- le canal Dunkerque - Valenciennes, complété par l'Escaut, le canal de la Deule et la Lys mitoyenne,
- la Seine à l'aval du Vezoult, la Marne en aval de BONNEUIL, l'Oise en aval de COMPIEGNE,
- la Saône en aval de CHALON, le Rhône en aval de LYON et le canal du Rhône à FOS,
- la Moselle en aval de NEUVES-MAISONS,
- le Rhin, le grand canal d'Alsace et l'embranchement NIFFER - MULHOUSE,

ainsi que :

- le canal du Nord qui possède un gabarit spécifique

et quelques sections à petit gabarit très fréquentées :

- le canal latéral à l'Oise de PONT L' EVEQUE à BOUCHE D' AISNE,
- la Scarpe de CORBEHEM au canal à grand gabarit,
- la Marne de SAINT-MAUR à SEPT SORTS dont la densité brute, un peu inférieure à 500 000 tonnes, est cependant supérieure au seuil correspondant aux frais annuels qu'elle nécessite.

6.3 - Catégorie II.1 - Le réseau complémentaire utile au transport de marchandises

¶ L'ossature principale du réseau navigable ainsi déterminée, on y adjoint ensuite un réseau complémentaire utile au transport de marchandises. Celui-ci comprend des voies qui, sans atteindre les seuils établis plus haut, contribuent à alimenter le trafic des voies principales parce qu'elles donnent accès à des lieux de chargement importants. On fait ici intervenir la densité " corrigée ", définie ci-dessus en 5, qui affecte à chaque section la totalité des transports qui y prennent naissance. On retient donc ici toutes les voies dont la densité corrigée est supérieure à 500 000 tonnes ou au seuil spécifique correspondant à la section concernée.

Il convient d'autre part de tenir compte du fait qu'une section jugée " non pertinente " au regard des critères précédents peut en fait se trouver sur le trajet de transports éminemment " rentables " issus d'autres sections. Sa mise hors service éventuelle rendrait impossible (ou plus onéreuse s'il existe un autre itinéraire) la réalisation de ces transports " rentables ". On ne peut donc se contenter d'examiner le cas de chaque section isolément. Il convient au contraire de procéder de proche en proche par itinéraires en prenant en compte à chaque pas les gains de densité corrigée et l'augmentation des coûts annuels.

Ce travail conduit à sélectionner les sections de voies suivantes :

l'Aa du West à Gravelines,

la Scarpe de Corbehem à Arras,

les canaux de Furnes et de Bourbourg entre Mardyck et Dunkerque,

le canal de Calais,

l'Aisne canalisée, le canal de l'Aisne à la Marne et le canal latéral à la Marne entre Condé et Pigny,

le canal latéral à l'Oise de Pont l'Evêque à Abbecourt et le canal de l'Oise à l'Aisne qui double en partie l'itinéraire précédent,

les extrémités du canal de la Sambre à l'Oise de Jeumont à Boussois et de Fargniers à Vendeuil,

le canal des Ardennes de Berry-au-Bac à Ambly-Fleury,

l'extrémité à grand gabarit du canal de l'Est branche Nord en aval de Givet,

le canal de Saint-Quentin et l'Escaut canalisé jusqu'au grand gabarit,

la Seine de Vezoult à Nogent,

L'Yonne d'Etigny à Montereau,

le canal du Loing,

le canal de la Marne au Rhin de Nancy à Dombasle,

la Saône de Saint-Symphorien à Chalon,

le canal du Rhône à Sète.

On y ajoute :

le canal Condé Pommeroeul actuellement coupé et qui de ce fait n'a aucun trafic mais dont la construction s'est faite dans le cadre d'un accord international. Ce canal assurerait alors une liaison à grand gabarit supplémentaire avec le réseau belge.

6.4 - Catégorie II.2 - Les liaisons entre bassins

Enfin, il est apparu nécessaire de sélectionner un minimum de voies permettant d'assurer la communication, le raccordement entre les différents bassins hydrologiques de navigation, de manière à garantir l'unité du réseau et la possibilité de déplacer la cale éventuellement nécessaire d'un bassin à l'autre.

Les liaisons entre le bassin de la Seine et ceux du Nord sont assurées par les canaux du Nord et de Saint-Quentin déjà retenus compte tenu de leur densité de trafic. Vers l'Est et le Sud, différents itinéraires sont possibles.

Vers l'Est, il a paru logique de retenir le canal de la Marne au Rhin qui, à partir de VITRY-LE-FRANCOIS, permet d'atteindre les bassins de la Meuse, de la Moselle et du Rhin. De VITRY-LE-FRANCOIS vers la Seine et le Nord, l'itinéraire retenu

emprunte le canal latéral à la Marne et le canal de l'Aisne à la Marne, puis le canal latéral à l'Aisne ou le canal de l'Oise à l'Aisne, tous deux déjà sélectionnés.

Vers le Sud, peuvent être en concurrence les liaisons Seine - Saône, Marne - Saône, Moselle - Saône, Rhin - Saône. Compte tenu des trafics constatés, de la longueur des itinéraires et dans une certaine mesure de leur intérêt touristique, il est proposé de retenir une seule liaison, celle qui relie la Moselle au Rhône par le canal de l'Est branche Sud et la Saône canalisée.

La liste ci-dessus a donc été complétée par :

le canal latéral à la Marne de Pogny à Vitry-le-François,

le canal de la Marne au Rhin de Vitry-le-François à Toul et de Dombasle à Strasbourg,

le canal de l'Est branche Sud et la Saône canalisée de Corre à Saint-Symphorien.

6.5 - Catégorie III - Les voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial

► Une troisième catégorie concerne les voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial non retenues au titre du transport de marchandises. Elle correspond à l'application du seuil mentionné plus haut de 2 000 bateaux par an et comprend :

le canal du Midi de Sète à Toulouse,

la Baïse,

le canal du Nivernais et l'Yonne d'Auxerre à Villevallier,

le canal latéral à la Loire de Briare à Decize,

le canal de Bourgogne de Brazey à Saint-Jean-de-Losne,

la Seille canalisée,

le canal du Rhône au Rhin de Dôle à la Saône,

l'Ille canalisée.

En outre l'application du seuil spécifique défini comme indiqué ci-dessus en fonction des dépenses annuelles d'entretien, d'exploitation et de maintenance à y prévoir, conduit à retenir aussi :

le canal de l'Est - branche Nord - de Givet à Pont-à-Bar,

la Garonne de Buzet à Castets.

6.6 - Catégorie IV - Les autres voies d'eau

↳ La quatrième catégorie recouvre les autres voies dont beaucoup gardent un grand intérêt à divers titres sans cependant que leur vocation pour le transport de marchandises ou le tourisme fluvial soit actuellement aussi affirmée.

Certaines d'entre elles recèlent cependant de véritables atouts touristiques qui pourraient dans l'avenir être mis en valeur, amenant ainsi une fréquentation nettement plus forte qu'actuellement . C'est par exemple le cas :

du canal de Briare,

du canal des houillères de la Sarre dont le développement est bloqué au Nord par les travaux d'aménagement de la Sarre allemande qui devraient s'achever vers l'an 2000,

du canal du Rhône au Rhin où les perspectives de réalisation du canal à grand gabarit ont retardé tout aménagement touristique, limitant ainsi le trafic.

Des situations inverses peuvent aussi se produire. C'est pourquoi le classement proposé plus haut doit être considéré comme reflétant à peu près fidèlement la situation actuelle, mais devra inévitablement faire l'objet d'actualisations ultérieures.

A ce stade, il suffit cependant pour justifier les orientations différentes qu'il est proposé de retenir pour la gestion future des diverses parties du réseau navigable.

7 - PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS POUR LA GESTION FUTURE DU RESEAU NAVIGABLE

7.1 - *Vocations et partenaires*

Les voies navigables actuelles n'ont pas toutes conservé leur utilisation originelle pour le transport des marchandises ou des personnes. Pourtant la plupart ont encore une ou plusieurs vocations importantes. Rares sont celles dont la fermeture ou la disparition n'entraînerait pas de pertes indéniables au niveau de la vie économique, du tourisme, de l'aménagement du territoire, de l'animation culturelle, sportive et de loisirs, de la qualité de la vie dans les régions traversées ou de la richesse des milieux naturels.

Il n'y a donc pas lieu de remettre en cause l'existence même du réseau navigable, mais au contraire d'en identifier et d'en valoriser les différents usages, de rechercher et de développer toutes ses potentialités.

Jusqu'ici les nécessités prioritaires du transport de marchandises ont conditionné les modes d'exploitation des ouvrages, comme leurs caractéristiques géométriques et fonctionnelles. Mais ceux-ci peuvent être remis en cause et adaptés de manière plus souple et plus diversifiée aux besoins et aux utilisations actuels ou futurs :

Ainsi, le mouillage garanti devait être cohérent avec le tirant d'eau des bateaux de commerce, par exemple 1,80 m à 2,20 m pour les péniches Freycinet. Les plans d'eau devaient être maintenus à leur cote nominale, les horaires de navigation adaptés aux heures de travail des marins et aux nécessités d'un transport régulier aussi efficace que possible et les écluses manoeuvrées sans intervention des usagers.

S'il n'y a plus de trafic commercial mais essentiellement du trafic touristique, les horaires peuvent être revus en fonction des souhaits des plaisanciers ; la navigation peut, le cas échéant, être arrêtée en hiver ou les écluses manoeuvrées seulement à certaines heures ou par les usagers eux-mêmes. Un mouillage plus faible sera souvent suffisant. L'exemple des canaux de l'Ouest consacrés au tourisme est à cet égard très instructif.

De même, la plupart des autres vocations ne nécessitent que le maintien de certains barrages pour tenir les plans d'eau là où c'est nécessaire. La protection contre les inondations peut ne nécessiter que l'entretien d'une digue et non du canal qu'elle borde, etc...

Il serait dans cette optique souhaitable d'engager une véritable concertation avec les divers partenaires concernés ou les bénéficiaires des différentes fonctions des voies d'eau ou au moins les collectivités locales et organismes appelés à représenter leurs intérêts. Les souhaits et les besoins réels des uns et des autres pourraient être recensés de manière précise et concertée, les contraintes et les coûts correspondants mis en évidence. Les choix possibles et leurs conséquences seraient

examinés en commun sans exclure une remise en cause de la répartition des compétences en matière de gestion et de financement.

Si l'on examine en effet de qui relèvent principalement les différentes fonctions assurées par les voies navigables, on peut faire les observations suivantes :

Comme pour les autres modes, l'Etat se doit d'assurer l'existence et le bon état des infrastructures principales nécessaires aux transports d'importance économique (transport de marchandises essentiellement).

Les textes sur la décentralisation (loi du 22 juillet 1983 notamment) ont conféré aux Régions des compétences en matière de voies navigables et de ports fluviaux. C'est dans ce cadre que plusieurs Régions (Bretagne, Pays de la Loire, Picardie) ont pris en charge le tourisme fluvial dans le cadre de transferts de compétences de l'Etat. Il en est de même pour plusieurs Départements dans le cadre de concessions de la part des Régions ou de l'Etat.

Les pompages, rejets, transferts d'eau utilisent des infrastructures de navigation dans le cadre d'autorisations. Il est clair que les utilisateurs de ces pompages, rejets, transferts, bénéficient d'ouvrages construits à des fins de transport en lieu et place d'équipements de prise ou de rejet qu'ils auraient dû réaliser eux-mêmes autrement.

La protection contre les inondations est, en vertu de la loi du 16 septembre 1807, à la charge des propriétés protégées ; la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 autorise les collectivités territoriales ou leurs groupements à s'y substituer, ce qui apparaît de plus en plus comme la solution offrant les meilleures garanties quant à la pérennité des ouvrages.

La production d'énergie se fait dans le cadre d'autorisations ou de concessions accordées par l'Etat qui n'a pas vocation à produire lui-même de l'énergie.

Les activités sportives nautiques diverses relèvent de l'initiative locale, publique, associative ou purement privée.

L'aménagement des sites urbains, des zones de loisir, de pêche ou de promenade liés à l'eau relève au premier chef des collectivités territoriales, communes et départements.

La protection de l'environnement, la préservation des milieux aquatiques, la gestion équilibrée des ressources, auxquelles peuvent contribuer les voies d'eau sont d'intérêt général.

Il appartient ainsi à l'Etat d'assurer l'existence et le développement des infrastructures nécessaires aux transports de marchandises, sur un réseau cohérent et maillé avec les réseaux étrangers, de manière à garantir l'exercice d'une activité économique d'intérêt national. C'est ce qu'il fait et doit continuer à faire par son opérateur V.N.F. sur les voies qui répondent à des besoins importants, bien identifiés.

L'Etat ne peut par ailleurs se désintéresser des autres voies dans la mesure où elles assurent des fonctions relevant de l'aménagement du territoire, du développement économique et social, de la salubrité publique ou de la sécurité des biens et des personnes. Néanmoins, cela n'implique pas pour autant qu'il continue d'exercer une responsabilité de gestion directe : la législation actuelle autorise d'ailleurs différentes solutions juridiques permettant d'assurer à chacun l'exercice de ses responsabilités et la cohérence des décisions. L'expérience montre d'ailleurs que les initiatives locales sont souvent plus pertinentes et plus efficaces lorsqu'il s'agit de mise en valeur touristique, urbanistique ou environnementale.

7.2 - Modes de gestion

Trois Régions ont déjà ainsi bénéficié de transferts de compétences de l'Etat sur des voies ayant essentiellement une fonction touristique. L'Etat met son personnel à leur disposition. Une enquête a montré que l'exploitation et l'entretien y sont assurés de manière efficace, économique et bien adaptée aux usages dans le cadre de concessions des Régions aux divers Départements intéressés.

Mais il existe aussi des concessions directes de l'Etat au profit des Départements ou d'autres institutions publiques. C'est par exemple le cas d'une partie du canal du Nivernais concédé au Département de la Nièvre, de la Charente concédée aux Départements de Charente et Charente Maritime, du Cher concédé aux Départements du Loir-et-Cher et de l'Indre-et-Loire.

Le tableau suivant récapitule l'ensemble des solutions administratives possibles en l'état actuel de la législation :

Voies domaniales figurant à la nomenclature des voies navigables :

- Voies gérées directement par l'Etat (M.E.T.L. / D.T.T.)
- Voies confiées par l'Etat à V.N.F. (Voies gérées directement par V.N.F.
-) Voies concédées
- Voies confiées à des ports autonomes à titre de service annexe
- Voies comprises dans les circonscriptions des ports autonomes

- Voies pour lesquelles l'Etat a transféré par décret ses compétences à une Région :

(Voies gérées directement par la Région) Voies concédées par la Région

-Voies concédées directement par l'Etat.

► Voies domaniales rayées de la nomenclature des voies navigables mais non déclassées :

- Voies gérées directement par l'Etat :

(Ministère de l'Environnement /D.E. s'il s'agit d'une rivière,) Ministère de l'Équipement /D.T.T. s'il s'agit d'un canal.

- Voies pour lesquelles l'Etat a transféré ses compétences par décret à un département (ou un groupement de départements) :

(Voies gérées directement par le Département) Voies concédées par le Département

- Voies concédées directement par l'Etat

► Cours d'eau non domaniaux

La circulation des engins nautiques de loisir non motorisés, la pratique du tourisme, des loisirs et des sports nautiques peut y être réglementée.

Qu'il s'agisse de voies domaniales ou pas, figurant ou pas à la nomenclature des voies navigables, qu'il s'agisse d'une gestion directe ou indirecte dans le cadre de transferts de compétences ou de concessions, on voit apparaître trois catégories et niveaux de gestionnaires publics possibles :

l'Etat (Ministère des Transports ou de l'Environnement),

des établissements publics nationaux de l'Etat :

- V.N.F., dont c'est la raison d'être et la spécialité,

- ports autonomes, à titre subsidiaire.

des collectivités territoriales ou leurs groupements aux trois niveaux :

- régional (souvent " transparent "),

- départemental (le plus fréquent),

- communal

- voire mixte.

A noter que quelles que soient les solutions de gestion retenues, il importe que celles-ci tiennent compte de deux continuités physiques à ménager en tout état de cause :

la continuité hydraulique de l'écoulement des eaux,
mais aussi des alluvions et de la pollution,

la continuité des itinéraires de transport commercial ou
touristique.

7.3 - Propositions

Le groupe de travail suggère donc que pour les différentes voies et notamment celles dont la vocation principale ne semble plus être le transport de marchandises, des réflexions soient engagées au plan local pour repérer et préciser les fonctions assurées actuellement ou qui devront l'être dans l'avenir. Corrélativement, seraient recherchées les solutions les plus pertinentes pour les satisfaire selon les modes d'exploitation les mieux adaptés. Les moyens nécessaires devraient être évalués. La répartition des responsabilités de gestion et des financements pourrait alors faire l'objet de discussions approfondies en connaissance de cause.

Deux questions importantes ne doivent cependant pas être perdues de vue :

d'une part le rôle et les missions de V.N.F. à qui l'Etat a confié l'essentiel de son réseau, mais dont rien ne paraît s'opposer à ce qu'il soit l'opérateur de tout autre gestionnaire,

d'autre part le rôle et les missions du personnel de l'Etat qui assure actuellement la gestion, l'exploitation, l'entretien des voies navigables. Ce rôle est susceptible d'évoluer suivant les choix faits mais il reste de toute façon nécessaire. Il paraît en effet raisonnable que les tâches correspondantes continuent d'être assurées par les mêmes agents compte tenu de la compétence spécialisée et de l'expérience qu'ils possèdent et de leur présence répartie sur le terrain.

L'Etat pourrait ainsi mettre à disposition de nouveaux gestionnaires éventuels, le personnel chargé de l'exploitation et de l'entretien. Il contribuerait en outre, selon des modalités à mettre au point, aux travaux de remise en état les plus indispensables.

A titre d'hypothèse de travail, on peut ainsi suggérer que :

pour les voies des catégories I et II (dont la vocation principale est le transport de marchandises) l'Etat en conserve la responsabilité avec V.N.F. à qui il les a confiées. L'Etat et V.N.F. assureraient la totalité des dépenses d'entretien, d'exploitation et de maintenance. Les Régions, voire d'autres collectivités territoriales

pourraient, comme c'est déjà le cas, être appelées à participer aux investissements par voie de fonds de concours dans la mesure de l'intérêt qu'elles porteraient aux opérations envisagées.

pour les voies de catégorie III (dont la vocation est principalement touristique), les Régions, sans doute bien à même d'en assurer la valorisation, fassent jouer les dispositions relatives au transfert de compétence de la part de l'Etat. Celui-ci prendrait en partie en charge, par exemple à 50 %, le financement des programmes de travaux de remise en état.

pour les voies de catégorie IV dont les vocations pour le transport de marchandises ou le tourisme fluvial n'apparaissent pas d'importance majeure, l'Etat propose aux collectivités locales a priori les plus concernées de bénéficier d'un transfert ou d'une concession. Dans ce cas, il contribuerait à un taux qui reste à préciser (par exemple 30 %) au financement des programmes de travaux de remise en état.

On pourrait en outre fixer une limite inférieure à la participation de l'Etat en tenant compte de l'importance du trafic de marchandises subsistant. Il suffirait par exemple de capitaliser un montant annuel calculé à partir de la densité brute constatée sur la base de 0,06 F/TK c'est-à-dire l'avantage du transport par voie d'eau (0,25 F/TK) déduction faite du coût du personnel mis à disposition.

On pourrait de même calculer la valeur capitalisée des taxes hydrauliques prélevées (là où elles subsisteraient).

Il se pourrait que sur certaines des voies que l'Etat ne considérerait pas comme essentielles au transport fluvial, aucune autre vocation n'atteigne une importance suffisante pour retenir l'intérêt d'autres parties prenantes éventuelles. Il ne faut pas exclure, dans un tel cas, que l'Etat en tire les conséquences et soit amené à cesser l'exploitation, voire à fermer les voies d'eau correspondantes. Il n'assurerait plus alors la pérennité des ouvrages mais prendrait seulement sur ces ouvrages les mesures nécessaires pour ne pas aggraver les risques encourus par les personnes et les biens, et assurer le libre écoulement des eaux, s'il s'agit d'une rivière canalisée.

8 - ACTUALISATION DE LA NOMENCLATURE DES VOIES NAVIGABLES

Le projet de segmentation exposé plus haut et les changements éventuels de gestionnaires sur certaines voies n'impliquent pas, dans l'immédiat, de modification de la nomenclature des voies navigables. Il en irait différemment si les concertations locales suggérées ci-dessus aboutissaient au constat que certaines voies doivent être fermées. Cependant, l'enquête spécifique à laquelle il a été procédé fait ressortir la nécessité d'une mise à jour de cette nomenclature actuellement dépassée voir en annexe (annexe - Note de présentation pour la mise à jour de la nomenclature des voies navigables).

Elle est censée donner en effet la liste complète des cours d'eau navigables (ou flottables) et des canaux de navigation sans pour autant qu'il en résulte d'obligations particulières pour le gestionnaire. Simplement, au niveau des services de l'Etat, les cours d'eau et canaux inscrits à la nomenclature relèvent du ministère chargé des transports ; ceux qui n'y figurent pas relèvent du ministère chargé de l'environnement.

Outre la circulaire n° 76.38 du 1er mars 1976 modifiée, relative aux caractéristiques des voies navigables, ce sont les règlements particuliers de police de la navigation qui créent des obligations spécifiques (entretien du chenal et des ouvrages, exploitation) en fixant pour chaque voie d'eau ses caractéristiques précises et les conditions de navigation : mouillage garanti, enfoncement autorisé, dimension des écluses, etc... En cas d'incident à un ouvrage ou de modification des caractéristiques d'une voie d'eau, des avis à la batellerie sont diffusés pour informer mariniers et plaisanciers des difficultés et restrictions de navigation éventuelles. Si celles-ci deviennent pérennes, les règlements particuliers de police doivent être modifiés.

8.1 - Radiation

Le principe directeur devrait désormais être que toute voie inscrite à la nomenclature est effectivement naviguée et fait l'objet d'un règlement particulier de police de la navigation.

Or la nomenclature actuelle comporte encore des voies réputées flottables, alors que le flottage a depuis longtemps disparu.

Elle contient aussi des voies qui ne sont plus naviguées parce que devenues inutiles ou affectées à d'autres usages.

Il est donc proposé, en principe, la radiation de toutes ces voies ainsi que des petits cours d'eau côtiers et rias où la navigation s'apparente davantage à la navigation maritime.

Cependant, pour des raisons de simplicité de gestion, il paraît préférable de laisser dans la nomenclature des sections de cours d'eau qui, sans être elles-mêmes

navigables, assurent la continuité hydraulique ou l'alimentation de voies réellement naviguées. C'est ainsi du même ministère que relèveront les voies d'eau et leurs annexes et systèmes d'alimentation, ce qui est tout à fait souhaitable.

La liste des voies qu'il est proposé de radier de la nomenclature des voies navigables figure en annexe (annexe - Liste des cours d'eau et canaux dont la radiation de la nomenclature des voies navigables est proposée).

8.2 - Inscription ou réinscription

Il existe, à l'inverse, des cours d'eau et canaux qui ne figurent pas à la nomenclature alors qu'ils connaissent un trafic appréciable, généralement touristique. En-dehors de la circulation sur les cours d'eau des engins nautiques de loisirs non motorisés qui s'effectue librement dans les conditions prévues à l'article 6 modifié de la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992, le principe, corollaire de celui énoncé plus haut, devrait être que toute voie naviguée fait l'objet d'un règlement particulier de police et figure à la nomenclature des voies navigables.

Toutefois l'inscription de nouvelles voies ou la réinscription de voies précédemment radiées devrait être subordonnée au respect de certains critères. Il est proposé de retenir ceux qui suivent :

section de cours d'eau de dimensions appréciables (par exemple au moins une dizaine de km),

trafic suffisamment important et stable (par exemple une densité moyenne d'au moins 500 bateaux par an pendant 5 ans),

transfert de compétences de l'Etat à une Région ou un Département ou concession de longue durée.

De même pourraient être inscrits à la nomenclature les lacs et retenues naturels et artificiels sur lesquels existe une activité notable de navigation de plaisance et de bateaux à passagers. Les deux conditions suivantes devraient alors être remplies :

surface supérieure à 1 000 ha (ce seuil est identique à celui retenu pour l'application de la Loi Littoral),

présence régulière d'au moins 100 bateaux.

La liste des cours d'eau, canaux et retenues dont l'inscription ou la réinscription est proposée figure en annexe (annexe - Liste des cours d'eau, canaux et retenues dont l'inscription dans la nomenclature des voies navigables est proposée).

Dans le cas de voies ne répondant pas aux critères d'inscription à la nomenclature proposés plus haut, mais où la navigation est cependant autorisée par arrêté préfectoral, le groupe de travail recommande qu'un tel arrêté, au moins lorsqu'il s'agit de bateaux à passagers, ne soit pris qu'après approbation d'un règlement particulier de police de la navigation imposant au gestionnaire sur un certain niveau de service.

9 - CONCLUSION

Le projet de segmentation des voies navigables en différentes catégories tel qu'il est proposé par le groupe de travail correspond à la situation actuelle notamment en matière de trafic. Il devrait donc être appelé à évoluer dans le temps et conduire à des adaptations périodiques.

Il nous paraît néanmoins pouvoir dès maintenant servir de cadre de référence pour orienter la mise au point d'une politique d'entretien et de remise en état du réseau navigable et fixer des priorités d'investissement.

Il ne saurait par contre à ce stade amener à des choix définitifs en ce qui concerne l'évolution des responsabilités de gestion et la désignation d'éventuels nouveaux gestionnaires. Il devrait par contre permettre d'amorcer, au plan local d'abord, les réflexions préparatoires à ces choix qu'il semble indispensable d'opérer au cours des toute prochaines années.

Il devrait à cet égard contribuer à établir pour les préfets et les services déconcentrés responsables de services navigation un cadre de travail et des orientations pour lancer avec les partenaires intéressés, essentiellement les Régions et Départements, les concertations nécessaires.

Parallèlement, il est indispensable d'approfondir :

d'une part les conditions dans lesquelles
V.N.F. pourrait apporter son concours à des
gestionnaires autres que l'Etat

d'autre part les garanties qui pourront être
assurées aux personnels des services de
navigation quant à la pérennité des tâches
qui leur sont actuellement confiées.

Enfin, en liaison avec le Ministère de l'Environnement et pour les voies recensées par le groupe de travail, où cela ne pose pas de difficultés particulières, il conviendrait d'engager dès que possible la procédure de mise à jour de la nomenclature des voies navigables.

Sébastien de BOUARD

I.G.P.C.

Jean GRAUJEMAN Bernard SELIGMANN

I.G.P.C. I.G.E.

ANNEXE : TABLEAU SYNTHETIQUE DES VOCATIONS

Echelle de lecture

fonction 1 - transport

densité 95 < 50.000T : 0

50.000-250.000T : +

250.000-500.000T : ++

³ 500.000T : +++

fonction 2 - tourisme

densité 95 < 200 bateaux : 0

200-1.000 bateaux : +

1.000-2.000 bateaux : ++

³ 2.000 bateaux : +++

fonction 3 - transfert d'eau : prises et rejets (hors EDF)

volume < 5 Mio de m³ : 0

5 Mio de m³-10 Mio de m³ : +

10 Mio de m³- 50 Mio de m³ : ++

50 Mio de m³- 100 Mio de m³ : +++

³ 100 Mio de m³ : ++++

fonction 4 - protection contre les crues

< 10.000 habitants : +

10.000-50.000 habitants : ++

³ 50.000 habitants : +++

fonction 5 - production d'électricité

< 30 Mio kWh : +

de 1 à 100 Mds kWh : ++

> 1.000 Mds kWh : +++

fonction 6 - activités nautiques

< 5 jours : +

5 - 10 jours : ++

> 10 jours : +++

fonction 7 - environnement et cadre de vie

site majeur : +++

pêche, piste cyclable... : +

Grand gabarit

Nom	N°	transport	tourisme	transfert	inondation	énergie	act. nautique	environ- nement
canal Dunkerque-Escaut	101	+++	+	++			+++	
canal Dunkerque-Escaut	102	+++	+	+			+++	+
canal Dunkerque-Escaut	103	+++	+	0			++	
canal Dunkerque-Escaut	104	+++	+	0			+++	
canal Dunkerque-Escaut	105	+++	+	+++			+++	+
canal Dunkerque-Escaut	106	+++	+	++			+++	+
canal Dunkerque-Escaut	107	+++	+	++			+++	+
canal Dunkerque-Escaut	108	+++	+	0				+
canal Dunkerque-Escaut	109	+++	+	0			+	+
canal Dunkerque-Escaut	110	+++	+	0				
canal Dunkerque-Escaut	111	+++	+	0				
Escaut	115	+++	+	+				
Escaut	116	+++	+	0			+	+
Escaut	117	+++	+	0				
Lys	119	+++	?	++				+
Deûle	128	+++	?	0				+
Deûle	127	+++	?	++			+++	
canal de Mons à Condé	130	0	0	0				+
Marne (jusqu'à Bonneuil)	204	+++	+++	+			+++	
Oise	205	+++	++	+			+++	
canal du Nord	211	+++	+					

canal du Nord	212	+++	+					
canal du Nord	213	+++	+				+	+
Oise	215	+++	+				avec 214 : +	
Seine amont	301- 1	+++	+	0			avec 301-2 : +++	
Seine amont	302	+++	++	++		+		
Seine amont	303	+++	++	++		+	+++	
Seine amont	304	+++	+++	++++				
Seine amont	305	+++	+++	0			+++	+++ (Paris)
Seine aval	306	+++	+++	++++				
Seine aval	307	+++	+++	++++				
Seine aval	308	+++	++	+++		+	+++	
Seine aval	309	+++	+	++		+		+
Seine aval	310	+++	+	+++				+++ (Rouen)
Moselle	401	+++	++	+++		++	++	
Moselle	402	+++	++	++++		++	++	
Meuse	407	+	+++	0	+	++		
canal de l'Est	409	+++	+	+		++		
canal de la Marne au Rhin	415	+++	++	++		++		
Rhin	501	+++	+++	++	++	+++	+	
Rhin	502	+++	+++	++++	++	+++	+	
Rhin	503	+++	+++	++	+	+++		
Rhin	504	+++	+++	++	+++	+++		
Rhin	505	+++	+++	++++	+++	+++		
canal Niffer-Mulhouse	508	+++	++	0			+	+
Rhône	703	+++	+++	++++		+++	+++	
Rhône	704	+++	+++	+				
Rhône	705	+++	+++	++++				

Saône	706	+	+++	0				
Saône	707	++	+++				+++	
Saône	708	+++	+++	+++				
canal du Rhône à Fos	709	+++						
canal de Marseille au Rhône	710	+						
canal du Rhône à Sète	711	+	++	++++				
Rhône et canal Saint-Louis	713	+++		+				
Garonne	804	+	++	++	+++	0	++	+
Gironde	805	0						
Loire	901	0	0		++		+++	
Loire	902	0	0		+		+++	

Petit gabarit

Nom	N°	transport	tourisme	transfert	inondation	énergie	act. nautique	environ- nement
Aa	112	+	+	0			+	
Aa	113	0	0	0			+	
Aa	114	0	0	0			+	+
Lys	118	0	+	++			+	+
Scarpe	120	+	0	+++			+++	+
Scarpe	121	?	0				+++	+++ (Douai)
canal de Bergues	122	0	0	0			+	+
canal de Bourbourg	123	0	0	++			+	
canal de Bourbourg	124	++	0	++				
canal de Calais	125	+	+	0			+	
canal de la Colme	126	0	0	0			+	+
canal de Furnes	129	+	+	+			+	
canal de Roubaix	131	0	0	+++			+++	
Aisne canalisée et canal latéral à l'Aisne	201	++	+			+	+++	
Escaut	202	+++	+	0			+++	
Marne et canal latéral à la Marne	203	+	++	+			+++	
Sambre canalisée	206	+	0				++	+
canal latéral à l'Aisne	207	+++	+				+	
canal de l'Aisne à la Marne	208	++	+			+		
canal des Ardennes et canal latéral à l'Aisne	209	+	+					
canal latéral à la	210	++	+				+	

Marne								
canal latéral à l'Oise	214	+++	+				avec 215 :+	
canal de Saint-Quentin	217	++	+		++ (?)			+
canal de Saint-Quentin	218	++	+				+	
canal de Saint-Quentin	219	+++	+					
canal de l'Oise à l'Aisne	216	+++	+				+	
canal de la Sambre à l'Oise	220	+	+		+		+	+
canal de la Somme	221	0	+				+	
canal de la Haute- Seine et Seine	301- 2	0	+				avec 301-1 :+++	
Saône	403	+	+++	0		+	+	
Saône	404	+	+++	+++				
canal de l'Est BN	405	+	++	++		++		+
canal de l'Est BN	406	+	++	++		++		
canal de l'Est BS	408	+	++	+++		++		+
canal de l'Est	410	+	?	0				+++ (Nancy)
canal des Houillères de la Sarre et Sarre canalisée	411	+	++	++			+++	+
canal de la Marne au Rhin	412	+	+++	0			+	+++ (Arzviller)
canal de la Marne au Rhin	413	+	+++	++++		++		
canal de la Marne au Rhin	414	+	+++	+++		++		
canal de la Marne au Rhin	416	+	++	0				
canal de la Marne au Rhin	417	+	+	0				
canal de la Marne à la	418	+	+	+				+

Saône								
canal du Rhône au Rhin	419	+	++	++++	(+ : embran. de Belfort)			+
canal du Rhône au Rhin BN	506	0	+	0			+	+
III	506- 1	0	+++	0				+++ (Strasbourg)
embranchement de Colmar	507	0	++	0			++	+
Yonne	601	0	+++				+++	
Yonne	602	+	++					
canal de Bourgogne	603	0	++	0				+
canal de Bourgogne	604	0	++	0				+
canal de Briare	605	0	++	0			++	+
canal du Centre	606	0	++	++			+++	
canal du Loing	607	+	++	0			++	+
canal latéral à la Loire	608	0	++	0			0	+++ (Pont- canal de Briare)
canal latéral à la Loire	609	0	+++	0		+	++	
canal du Nivernais	610	+	+++	0			+	+++
canal de Roanne à Digoin	611	0	+	0				
Rhône	702	0	0 (pas de navi- gation de bief à bief)	++		+++	+++	
Adour et affluents	801	0	?					
Dordogne et Isle	802	0	0	+	+	0	++	+
Garonne	803	0	0	+	+	0	+	+
Gironde	805	0	?					
canal latéral à la Garonne	806	0	++	+++		+		

canal latéral à la Garonne	807	0	++	++				
canal du Midi et étang de Thau	808	0	+++	++				+++
canal du Midi	809	0	+++	++				+++ (UNESCO)
canal de jonction	810	0	+++	0				

ANNEXE : NOTE DE PRESENTATION POUR LA MISE A JOUR DE LA NOMENCLATURE DES VOIES NAVIGABLES

(Sous-groupe de travail pour la mise à jour de la nomenclature des voies navigables)

1/ La nomenclature des voies navigables, une classification, dont dépend la gestion des cours d'eau et canaux

La nomenclature des voies navigables et flottables est ancienne. Comme son nom l'indique, elle comprend les cours d'eau navigables ou flottables et les canaux de navigation. Le Conseil d'Etat la considère comme une classification des cours d'eau et des canaux, n'entraînant pas d'obligations particulières. Celles-ci résultent, en matière de navigation, des règlements particuliers de police.

Cette classification a une grande importance en matière de gestion, puisque celle-ci est du ressort du Ministère des Transports pour les cours d'eau et canaux inscrits à la nomenclature des voies navigables, alors qu'elle est du ressort du Ministère de l'Environnement pour les cours d'eau et canaux, non inscrits à cette nomenclature.

Les voies d'eau inscrites à la nomenclature ont vocation à un certain usage : navigation ou flottage. La navigation est réglementée par le règlement général de police de la navigation. En outre, des règlements particuliers de police fixent pour chaque voie d'eau ses caractéristiques et les conditions de navigation : mouillage garanti, enfoncement autorisé, dimension des écluses. Les obligations des gestionnaires des voies d'eau (entretien du chenal et des ouvrages, exploitation) découlent de ces règlements. En cas d'incident à un ouvrage ou de modification des caractéristiques d'une voie d'eau, des avis à la batellerie sont diffusés par les directeurs régionaux de la navigation pour informer les marinières et les plaisanciers des difficultés et/ou d'éventuelles restrictions de navigation. Si celles-ci deviennent pérennes, les règlements particuliers de police sont alors modifiés.

2/ Critères pris en compte pour les propositions de radiation de cours d'eau et de canaux de la nomenclature des voies navigables

Toutes les voies d'eau (cours d'eau et canaux) inscrites à la nomenclature des voies navigables ne font pas l'objet d'un règlement particulier de police de la navigation. Les voies d'eau suivantes n'en ont pas :

- les cours d'eau classés flottables et non navigables
- les sections de cours d'eau et de canaux, sur lesquelles il n'y a plus de navigation :
 - soit parce qu'une nouvelle voie navigable a été construite et que les sections anciennes sont devenues sans intérêt.
 - soit parce que la voie a changé d'affectation. Un canal jadis affecté à la navigation peut être modifié par la construction de barrages pour jouer un rôle uniquement hydraulique pour la gestion des niveaux d'étiage dans une zone de marais.
 - soit parce que le trafic a disparu et n'est plus possible par suite de l'abandon de la voie.

Le flottage ayant disparu depuis longtemps en France, la nomenclature ne devrait concerner que des voies navigables. Les cours d'eau classés flottables n'ont plus de raison d'y figurer. De même, les cours d'eau et canaux non navigués, qui ne font pas l'objet d'un règlement particulier de police de la navigation, devraient être radiés de la nomenclature.

Le sous-groupe de travail propose la radiation de ces voies de la nomenclature des voies navigables. Il propose également la radiation de la nomenclature des sections de cours d'eau côtiers, qui n'ont aucun intérêt au point de vue de la navigation intérieure.

Toutes les voies recensées par l'I.G. ESTIENNE en 1980-1981 ont fait l'objet d'une enquête effectuée par les membres du sous-groupe de travail auprès des chefs de service gestionnaires (SN ou DDE) en 1996-1997. Cette enquête a porté notamment sur l'évolution du trafic (marchandises et plaisance) au cours des 5 dernières années. Les résultats de cette enquête ont permis de faire des propositions pour le maintien ou la radiation de ces voies de la nomenclature des voies navigables (*cf.* annexe).

La liste des cours d'eau et canaux, dont la radiation de la nomenclature des voies navigables est proposée, figure dans le tableau n° I. La longueur totale de ces voies est d'environ 1 200 km.

3/ Critères pris en compte pour les propositions d'inscription ou de réinscription de cours d'eau et de canaux dans la nomenclature des voies navigables

Le sous-groupe de travail a également examiné dans quelles conditions il était souhaitable de proposer l'inscription ou la réinscription de cours d'eau et de canaux dans la nomenclature des voies navigables. Les cas suivants ont été examinés :

a) Cours d'eau ou sections de cours d'eau de dimensions appréciables (plusieurs dizaines de kilomètres), sur lesquels les collectivités locales ont décidé de réhabiliter les ouvrages de navigation et de promouvoir le tourisme fluvial, sous le régime de la concession ou, à défaut, de l'occupation temporaire.

Des propositions d'inscription ou de réinscription de ces voies dans la nomenclature des voies navigables peuvent être envisagées, sous réserve de transfert des compétences de l'Etat à la ou aux Régions concernées ou, s'il y a un SAGE, à une collectivité locale ou, à défaut, au moins sous réserve de concession de longue durée à une collectivité ayant la dimension convenable.

Le sous-groupe de travail recommande la plus grande prudence à cet effet et de n'effectuer des propositions de réinscription à la nomenclature des voies navigables que lorsque le trafic de plaisance est suffisamment important pour la justifier.

b/ Lacs et retenues naturelles et artificielles, sur lesquels existe une activité notable de navigation de plaisance et de bateaux à passagers.

Des propositions d'inscription ou de réinscription dans la nomenclature des voies navigables peuvent être envisagées si les deux conditions suivantes sont remplies :

- surface supérieure au seuil de la loi Littoral (1 000 ha)
- présence régulière d'au moins 100 bateaux.

La liste des cours d'eau, canaux et retenues, dont l'inscription ou la réinscription dans la nomenclature des voies navigables est proposée, figure dans le tableau n° II. La longueur totale de ces voies est de 441 km.

4/ Problèmes posés par la navigation de plaisance sur des voies d'eau radiées de la nomenclature des voies navigables

Le sous-groupe de travail a constaté que des sections de voies d'eau (cours d'eau et canaux), radiées de la nomenclature des voies navigables, étaient ouvertes à la navigation de plaisance et que des bateaux à passagers étaient autorisés à y naviguer.

Certaines de ces voies appartiennent à l'Etat, mais la plupart d'entre elles sont concédées. Ces dernières ont été réaménagées par leurs concessionnaires et réouvertes à la navigation de plaisance. La navigation est alors autorisée aux risques et périls des usagers par un arrêté préfectoral. Il y a parfois un règlement particulier de police, mais pas toujours. A titre d'exemple, un tel arrêté a autorisé la navigation d'un bateau à passagers sur une section de rivière non navigable appartenant à l'Etat et non entretenue.

Le sous-groupe de travail s'est interrogé sur l'opportunité de tels arrêtés et la responsabilité de l'Etat et de ses représentants, en tant que chargés de l'établissement, du contrôle et de l'application des textes réglementant la sécurité publique.

L'Etat et ses représentants peuvent-ils se décharger sur un exploitant, en l'autorisant à naviguer à ses risques et périls, lorsqu'il s'agit de bateaux à passagers ?. En cas d'accident, la responsabilité de l'Etat et de ses représentants ne pourrait-elle être recherchée ?.

Le sous-groupe de travail estime souhaitable que soit précisé le rôle de l'autorité de tutelle (Ministère des Transports et Ministère de l'Environnement) dans le cas de voies d'eau radiées de la nomenclature des voies navigables et réouvertes à des activités de transport de passagers, et dans quels cas et à quelles conditions des autorisations de navigation peuvent être délivrées.

Le sous-groupe de travail estime qu'en ce qui concerne les voies concédées, de telles autorisations ne devraient être délivrées qu'après approbation d'un règlement particulier de police de la navigation, qui engage le concessionnaire sur un certain niveau de service.

ANNEXE : LISTE DES COURS D'EAU DONT L'INSCRIPTION OU LA REINSCRIPTION DANS LA NOMENCLATURE DES VOIES NAVIGABLES EST PROPOSEE SOUS RESERVE DE LEUR TRANSFERT OU DE LEUR CONCESSION

Bassins n° I à V

néant

VI - Bassin versant de l'Atlantique, de la Vie à la frontière espagnole

(Garonne non comprise)

n la Charente, d'Angoulême à Tonnay-sur-Charente (136 km)

Rivière concédée aux départements (16 et 17). Tous les ouvrages ont été remis en état. La navigation touristique s'y développe (house-boats, bateaux à passagers) et le trafic varie de 300 à 1 700 bateaux/an. La réinscription paraît donc justifiée.

VII - Bassin versant de la Garonne

n le Lot en aval de Saint-Cirq-Lapopie (200 km)

Première section en cours de réaménagement, dont la réinscription a été envisagée par la DTT. Une deuxième section en amont pourra être proposée.

n la Baïse, de Valence à Buzet (56 km)

Entièrement réaménagée en 1997, la section Valence-Lavardac (43 km), qui a été déclassée, est à reclasser. La section domaniale Lavardac-Buzet (13 km) est concédée au département de Lot et Garonne.

VIII - Bassin versant de la Méditerranée

n le canal de jonction, la traversée de l'Aude et le canal de la Robine (37 km)

Rayés par erreur en 1926, mais néanmoins confiés à VNF.

IX - Bassin du Rhône

n le plan d'eau de la retenue de Serre-Ponçon sur la Durance (12 km)

Surface 2 900 ha, nombreuses activités nautiques ; concédé à EDF.

X - Bassin de l'Est : *néant*

ANNEXE : BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

Histoire des canaux, fleuves et rivières de France

Pierre MIQUEL (Edition 1 - Paris - 1994).

Guide de la Navigation Intérieure

(Ed. BERGER LEUVRAULT).

Statistiques annuelles de la navigation intérieure

Voies Navigables de France.

Evolution des trafics de marchandises par voies fluviales en France depuis 1970

Voies Navigables de France (N. BRUTIN - Mai 1997).

Segmentation du réseau navigable à petit gabarit

Voies Navigables de France (1996).

Transports : le prix d'une stratégie - Tome 2 : l'avenir des entreprises publiques

(Rapport du sous-groupe animé par B. SELIGMANN -

La Documentation Française 1996).