

## Le transfert des 700 km de voies navigables actuellement gérés par l'Etat



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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

**Le transfert des 700 km de voies navigables  
actuellement gérés par l'Etat**

établi par

**Claude HOSSARD,**  
ingénieur général des ponts et chaussées

**Destinataire**

Le Directeur des transports terrestres

---

## note à l'attention de

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

Monsieur le Directeur  
des transports terrestres

---



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

Le Vice-Président

La Défense, le 30 MARS 2004

Référence : Affaire n° 1999-0151-01

Par lettre du 16 février 2004, vous avez demandé au Conseil général des ponts et chaussées d'établir le rapport de fin de mission relatif au **transfert des 700 km de voies navigables actuellement gérés par l'Etat**, ce sujet ayant évolué dans le cadre du contexte actuel de décentralisation.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport réalisé par **M. Claude HOSSARD**, ingénieur général des ponts et chaussées.

Bien que cela sorte du cadre de la mission proprement dite, la question de l'élaboration d'une base de données du domaine public fluvial a été évoquée.

En effet, la démarche actuellement engagée a mis en évidence les difficultés liées à l'absence de norme juridique d'ensemble dressant la liste des voies navigables. A ce jour, la nomenclature des voies navigables, bien qu'invoquée dans le droit positif, demeure en effet virtuelle et est constituée pour l'essentiel de textes épars témoignant du classement de telle ou telle voie dans le domaine public fluvial de l'Etat.

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

Enfin, il paraît nécessaire d'avoir aujourd'hui un recensement clair et exhaustif du domaine public fluvial navigable de l'Etat, qu'il soit ou non confié à VNF ou ayant fait l'objet ou devant faire l'objet de transfert de compétences aux régions dans le cadre de la décentralisation.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
télécopie :  
01 40 81 62 62  
mél. Cgpc  
@equipement.gouv.fr

Claude MARTINAND

### Diffusion du rapport n° 1999-0151-01

- le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer	1 ex
- le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer	1 ex
- le vice-président du CGPC	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGPC	6 ex
- la secrétaire et les secrétaires de section du CGPC	6 ex
- M. HOSSARD	1 ex
- archives CGPC	1 ex

## **Rapport de fin de mission sur le transfert des 700 km de voies navigables actuellement gérés par l'Etat**

Par lettre du 16 février 2004, le directeur des transports terrestres (DTT) a demandé au Conseil général des ponts et chaussées que soit établi le rapport clôturant la mission qui m'avait été confiée le 12 juillet 1999 sur le transfert des 700 km de voies navigables restant gérés par l'Etat après la création de Voies Navigables de France (VNF).

La liste de ces voies navigables a été fixée par le décret n° 91-798 du 20 août 1991 pris en application de l'article 1<sup>er</sup> (7<sup>ème</sup>) du décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié à VNF par l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Cette liste des voies non confiées à VNF doit être corrigée par le décret n° 92-648 du 8 juillet 1992 portant transfert à la région Picardie du canal de la Somme et de la Somme canalisée qui figuraient dans la liste des voies visées par le décret n° 91-798.

En conséquence, la liste des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau appartenant au domaine public fluvial de l'Etat non reliés au réseau principal des voies navigables s'établit comme suit :

### **Ain**

- La Chalaronne

### **Calvados**

- Le canal maritime de Caen à la mer

### **Charente-Maritime**

- La Charente, entre le pont de Tonnay et l'océan
- La Seudre
- Le canal maritime de Marans au Brault
- La Sèvre niortaise, de l'embouchure du Mignon à Croix des Maries, puis d'Entonne au petit Brault
- Le Mignon, de l'écluse de Chaban à l'embouchure dans la Sèvre niortaise

### **Côtes d'Armor**

- Le Trieux
- Le Jaudy
- Le Guer
- Le Gouët

## **Deux-Sèvres**

- Le Mignon, du Mauzé jusqu'à l'écluse de Chaban
- La Sèvre niortaise, du port de Niort jusqu'au P.K. 8,415

## **Eure**

- La Risle

## **Finistère**

- Le Dourduff
- L'Elorn
- Le Goyen
- L'Aber-Wrach
- La rivière de Morlaix
- L'Odet
- La Pensez
- La rivière de Pont-l'Abbé
- La Laïta

## **Haute-Garonne**

- La Garonne, de Portet-sur-Garonne (embouchure de l'Ariège) jusqu'à Crespis

## **Gironde**

- La Leyre, du pont de chemin de fer Bordeaux-Bayonne à Lamothe jusqu'à son embouchure dans le Bassin d'Arcachon

## **Landes**

- Les gaves réunis, de Peyrehorade jusqu'au Bec-du-Gave
- L'Adour (voir à Pyrénées Atlantiques)

## **Loiret**

- Le canal d'Orléans, de l'écluse de Combleux jusqu'à sa confluence avec la Loire
- Le canal d'Orléans, de l'écluse de la Folie jusqu'à sa confluence avec les canaux de Briare et du Loing

## **Manche**

- La Douves
- La Taute
- Le canal de jonction entre la Taute et Carentan

## **Morbihan**

- Le Scorff
- La rivière d'Auray
- La rivière de Vannes
- Le Bono

## **Nièvre**

- Le lac des Settons

## **Pyrénées Atlantiques**

- L'Adour, de sa jonction avec les gaves réunis (P.K. 101) jusqu'à son embouchure dans la mer. Cette section de l'Adour sert à plusieurs reprises de limite départementale avec les Landes
- La Bidouze, de la confluence du Lihoury à son confluent avec l'Adour
- Le Lihoury, du pont de la RN 636 (P.K. 0,9) au confluent avec la Bidouze
- L'Aran, depuis le port de l'Arroque jusqu'à son confluent avec l'Adour
- L'Ardanavy, depuis le pont de fer (P.K. 2,650) jusqu'à son confluent avec l'Adour
- La Nive, depuis le barrage d'Haïtze (port de Compaïto, P.K. 45) jusqu'à son confluent avec l'Adour
- La Nivelle
- La Bidassoa

## **Savoie**

- Le lac du Bourget
- La canal de Savières
- La Leysse, entre Nant-Varron et l'embouchure dans le lac du Bourget

## **Haute-Savoie**

- Le lac Léman
- Le lac d'Annecy
- Le Thiou, du lac d'Annecy jusqu'au barrage de l'usine Sainte Claire
- Le Vassé, du lac d'Annecy jusqu'au pont de la République (le Thiou et le Vassé sont des émissaires du lac d'Annecy qui servent de ports)

## **Seine-Maritime**

- Le canal d'Eu au Tréport

## **Somme**

- La Petite-Avre, depuis le pont Mathieu jusqu'à son embouchure dans le bras dérivé de la rivière Somme (canal maritime)

## Vendée

- Le canal de Luçon
- La Jeune-Autise
- La canal de la Vieille Autise
- La Sèvre niortaise, d'Irleau jusqu'au Mazeau, puis de Damvix à l'écluse de Bazoin, puis de Croix des Maries à l'embouchure de la Vendée, puis la partie comprenant les sept kilomètres jusqu'à son embouchure dans l'océan

Pour établir un état des lieux, une enquête a alors été lancée auprès des services gestionnaires leur demandant :

- de vérifier la liste ci-dessus des cours d'eau, lacs, canaux et plans d'eau dont ils ont la gestion en indiquant la consistance et l'état du domaine concerné (linéaire, caractéristiques, ouvrages d'art...), les coûts induits actuellement par l'entretien et l'exposition de ce domaine, tant en termes budgétaires qu'en charge de personnel, et le coût d'une éventuelle remise en état ;
- d'affecter à chaque cours d'eau, lac, canal ou plan d'eau, un ou plusieurs des 7 types de fonctions suivantes :
  - transport de marchandises
  - transport touristique (plaisance, bateaux de location, bateaux à passagers)
  - transferts d'eau, prélèvements, rejets (alimentation en eau potable, industrielle ou agricole ; rejets urbains ou industriels ; refroidissement de centrales électriques)
  - protection contre les inondations (à défaut de connaissance précise de l'effet de la canalisation sur l'écoulement des crues, on se limitera à évaluer l'effet de protection éventuellement assuré par les digues latérales là où les berges sont en remblai)
  - production d'énergie (centrales et microcentrales hydroélectriques)
  - activités nautiques sportives et diverses (sports nautiques sur les plans d'eau, manifestations nautiques, manifestations diverses liées à l'existence de la voie d'eau)
  - environnement – cadre de vie (maintien des nappes, soutien des étiages, oxygénation de l'eau aux barrages ; mise en valeur de sites urbains ou naturels, plantations d'arbres, pêche, chasse ou gibier d'eau, promenade, bateaux stationnaires...)
- de caractériser chaque type de fonction retenu par un (ou plusieurs) indicateur donnant, sans rechercher une précision illusoire, une idée de l'importance des activités correspondantes. Toutefois, au moins en ce qui concerne les types de fonction 4 (protection contre les inondations), 6 (activités nautiques sportives et diverses) et 7 (environnement – cadre de vie) pour lesquels il était difficile de trouver des indicateurs à la fois simples et pertinents, il était demandé un commentaire de quelques lignes donnant les renseignements propres à illustrer et justifier l'importance des vocations correspondantes ;
- d'indiquer, dans l'hypothèse où, faute de trafic suffisant, une partie du domaine concerné ne serait plus exploitée pour la navigation, si certains aménagements s'avèrent nécessaires pour assurer les autres fonctions recensées, ou les ouvrages qui resteraient indispensables pour cela et quel est le devenir des ouvrages existants.



En même temps, une enquête a été lancée à ma demande par la direction du transport maritime, des ports et du littoral sur la consistance du domaine public fluvial inclus dans la circonscription des ports autonomes maritimes et sur les emprises des ports maritimes sur le domaine public fluvial.

Ensuite, une mission a été confiée par la DTT au Centre d'études techniques maritimes et fluviales (CETMEF) :

- pour la réalisation des pré-diagnostics techniques de la section courante des ouvrages d'exploitation des 700 km de voies navigables gérés par l'Etat
- pour déterminer l'intérêt que peuvent présenter ces voies navigables comme vecteur de développement économique ou touristique
- pour estimer le niveau des investissements à consentir sur ce réseau pour une remise en état minimale de sécurité, préalablement à toute opération de transfert de compétence ou de concession.

Pour répondre à cette demande, le CETMEF a adapté la méthode "visite simplifiée comparée" du Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées d'Angers aux ouvrages des voies navigables. Cette méthode permet d'enrichir le diagnostic technique des ouvrages d'une appréciation sur les potentialités de développement économique et touristique de la voie d'eau et doit conduire à réaliser les pré-diagnostics au moindre coût.

Il est, en effet, indispensable de disposer de ces éléments avant toute négociation sur le transfert des voies en cause, quelles que soient les hypothèses envisagées.

En parallèle, une enquête a été confiée à la DPSM sur les moyens en personnel impliqués dans la gestion des 700 km dans les services déconcentrés (DDE). D'après les renseignements obtenus à partir d'ISOARD, plus de 200 agents (en équivalent temps plein) seraient concernés.

Pour faire la synthèse de l'ensemble de ces éléments, j'ai tenu trois réunions d'un groupe de travail avec la DTT, VNF et les services gestionnaires (dont une réunion spécifiquement consacrée aux lacs alpins).

A l'issue de ces réunions, VNF (qui à l'époque devait être considéré comme l'un des possibles repreneurs de tout ou partie du réseau en cause) a précisé sa position par lettre du 27 décembre 1999 : VNF était disposé à reprendre les voies d'eau du sud-ouest, qui participent au réseau des voies d'eau touristiques du Midi, la Sèvre niortaise, d'autres voies parce qu'elles sont rattachées au réseau géré par l'établissement (sans autre précision), mais pas les rivières côtières de Bretagne. Il convient toutefois de noter que le réseau actuellement géré par l'Etat n'est pas relié au réseau confié à VNF, à quelques exceptions près, dont les principales sont la Garonne de sa confluence avec l'Ariège jusqu'à la limite nord du département de la Haute-Garonne, le lac du Bourget relié au Rhône par le canal de Savières, et le canal de Tancarville.

A l'issue de tous ces travaux, la DTT avait envisagé le schéma suivant :

- transfert à VNF des cours d'eau navigables gérés par l'Etat dans la région Aquitaine (Adour, Bidouze, Lihoury, Aran, Ardanavy, Nive, Nivelle, Bidassoa, gaves réunis), Midi-

Pyrénées (la Garonne entre Portet/Garonne jusqu'aux Crespis), du canal de Tancarville, du canal de Caen à la mer, du canal de Savières ;

- transfert à la région Rhône-Alpes des lacs d'Annecy, du Bourget, de la partie française du lac Léman, et des rivières Leysse, Thiou et Vassé ;
- maintien de la gestion par l'Etat (DTMPL) des rivières côtières bretonnes ;
- transfert aux régions de certaines autres voies : la Petite-Avre à la région Picardie ; la Jeune-Autise à la région Pays de la Loire ; la Charente (entre le pont de Tonnay et l'océan), la Seudre et le canal maritime de Marans au Brault à la région Poitou-Charente ;
- concession de la Sèvre niortaise navigable à l'Institution interdépartementale du bassin de la Sèvre niortaise (IIBSN) qui regroupe les départements des Deux-Sèvres, de la Charente-Maritime et de la Vendée et qui assure depuis une dizaine d'années une part importante de la charge financière de l'entretien, des réparations et de l'investissement sur le réseau hydraulique du marais ; cette hypothèse est celle qui a été proposée dans le rapport d'inspection de la DDE des Deux-Sèvres présentée par la MIGT n° 6 le 26 janvier 2000 ;
- radiation et concession du canal de Luçon à un syndicat mixte.

Le futur statut des Settons, dont le transfert ne paraît pas intéresser la région Bourgogne, ni l'institution interdépartementale des barrages-réservoirs du bassin de la Seine, restait, en revanche, à déterminer.

A ce stade, je signale, en outre, le cas particulier de la section Orléans-Combleux du canal d'Orléans : un accord avait été obtenu du ministère de l'environnement pour la radiation de cette section et sa concession au SIVOM de l'agglomération orléanaise, mais ce projet n'a pas encore abouti.

\*\*\*

Comme l'indique la DTT dans sa lettre du 16 février 2004, la problématique du devenir des 700 km se pose dans un contexte maintenant différent du fait de la nouvelle décentralisation. L'hypothèse à privilégier est celle d'une proposition de transfert aux régions (qui peuvent ensuite entreprendre éventuellement une démarche de concession à d'autres collectivités territoriales).

Il me semble donc que la DTT devrait s'engager dans un processus de proposition de transfert aux collectivités locales de l'ensemble des 700 km en cause, à l'exception, toutefois, du canal maritime de Caen à la mer qui a vocation à rester dans le domaine public maritime, comme les autres canaux concédés aux ports autonomes. L'hypothèse d'un transfert à VNF de ce canal ne se justifie plus puisque cet établissement aura, semble-t-il, vocation à conserver seulement le réseau structurant des voies navigables (c'est à dire en fait le réseau à grand gabarit).

De même, les rivières côtières bretonnes (comme la rivière de Vannes, la rivière d'Auray, la rivière du Bono, sans que cette liste soit exhaustive) devraient être maintenues dans le domaine public maritime, pour les sections qui en font partie.

Dans cette optique d'un transfert aux collectivités locales de la quasi-totalité des 700 km (transfert déjà réalisé dans le cas particulier du canal d'Eu au Tréport par le biais d'une concession du département à la CCI), il va de soi que la mise en œuvre de la méthodologie élaborée par le CETMEF pour le diagnostic des voies à transférer doit être programmée le plus rapidement possible. Ce diagnostic sera, en effet, un préalable à toute négociation de transfert aux collectivités locales.

# ANNEXES



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

La Défense, le 16 FEV. 2004

Le directeur des transports terrestres

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général des  
Ponts et Chaussées

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



direction  
des Transports  
terrestres  
sous-direction  
des Transports  
par voies navigables

objet : Mission confiée à M. HOSSARD sur le devenir des 700 km de voies navigables gérées par l'Etat.  
affaire suivie par : AUFAN  
téléphone : 01 40 81 13.42 télécopie : 01 40 81 16.90  
mél : magali.aufan@equipement.gouv.fr

Par courrier du 12 juillet 1999, la direction des transports terrestres avait demandé au CGPC de piloter un groupe de travail sur l'avenir des 700 km de voies navigables restant gérées par l'Etat après la création de Voies navigables de France (VNF).

Le pilotage de cette mission a été confié à Claude Hossard.

Dans ce cadre, il est apparu que tout transfert de ce réseau ne pourrait être engagé sans qu'un diagnostic de l'état physique des voies à transférer et de leurs équipements et de leur vocation soit préalablement établi.

Sur proposition de Claude Hossard, la direction des transports terrestres a alors demandé au CETMEF de proposer une méthode de diagnostic des voies.

Cette méthode, expérimentée sur la Sèvre Niortaise, est en cours de finalisation par le CETMEF qui a su mobiliser le réseau technique du ministère. Sa portée dépasse largement le cadre des 700 km de voies gérées par l'Etat puisque VNF reprend à son compte cette méthode dite « VSC » (visite simplifiée comparée) dans le cadre de l'élaboration des avants-projets sommaires d'itinéraires des voies qui lui sont confiées.

Concernant la problématique du devenir de 700 km, le contexte de la décentralisation conduit désormais à privilégier plus systématiquement un transfert aux collectivités locales alors que l'hypothèse d'un transfert à VNF de tout ou partie de ces voies ou lacs alpins n'était pas exclue à l'origine de la mission.

CONSEIL GÉNÉRAL  
des PONTS et CHAUSSÉES

17 FEV 2004

N°

Arche Sud  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 21 22  
mél : dtt@equipement.gouv.fr

Compte tenu de ces évolutions, je vous propose que M. Hossard rédige un rapport de fin de mission tirant le bilan des démarches engagées et nous indiquant ses recommandations.

Directeur des Transports Terrestres



RAULIN



Ministère  
de l'Équipement,  
des Transports  
et du Logement

Direction  
des Transports  
Terrestres

Sous-direction  
des Transports  
par Voies  
Navigables

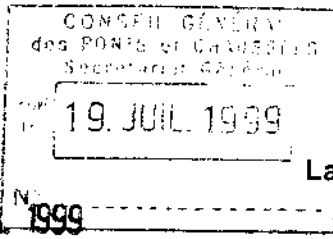
DTT/VN1

Affaire suivie par :  
A. de Pins

Tél. : 01 40 81 16 77

Télécopie : 01 40 81 16 90

99 / 317



99 - 151

La Défense, le

12 JUL. 1999

19 JUL 1999

**Le directeur des transports terrestres**

à

**Monsieur le Vice-Président du Conseil  
Général des Ponts et Chaussées**

**Objet : Transfert des 700 km de voies navigables actuellement gérés par l'Etat à Voies navigables de France**

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) assure la gestion d'environ 6800 km de voies navigables qui lui ont été confiées, aux termes de l'article 124 de la loi de finances pour 1991, du décret n° 91-796 du 20 août 1991 et de l'arrêté interministériel du 24 janvier 1992.

Par ailleurs, environ 1000 km de voies ont été transférées à trois régions (la Bretagne, les Pays de la Loire et la Picardie) en 1989 et 1992, dans le cadre des lois de décentralisation.

L'Etat (DTT) gère directement environ 700 km de voies ou plans d'eau de caractéristiques et localisations très diverses.

J'envisage d'engager une démarche visant à confier ces sections de voies, soit aux régions, si cela s'avère opportun et envisageable, soit à VNF.

L'établissement public m'a fait connaître son accord de principe sur ce projet.

Cette démarche nécessite au préalable une analyse permettant de déterminer la consistance et l'état du réseau concerné (linéaire, caractéristiques, ouvrages d'art...), les coûts induits actuellement par l'entretien et l'exploitation des sections considérées, tant en termes budgétaires qu'en charge de personnels, et le coût d'une éventuelle remise en état.

Il importe ensuite d'analyser les questions que soulève le transfert des voies actuellement gérées par l'Etat à VNF ou, le cas échéant, aux régions qui se porteraient candidates :

- évaluation des enjeux des voies concernées en termes de transport, de tourisme et de développement local, d'environnement ;
- évaluation du rapport entre les coûts et les recettes possibles (péages sur la navigation, taxe sur les prélèvements et rejets d'eau, etc ...). La question la perception des taxes relevant de VNF fera l'objet d'un examen particulier ;
- examen des avantages et/ou inconvénients qui seraient apportés par cette opération de transfert vis-à-vis des différents acteurs concernés (Etat, VNF, collectivités locales) ;
- identification des procédures juridiques nécessaires au transfert et des délais ;

Sur la base de l'analyse effectuée, la réflexion portera sur l'opportunité de procéder aux transferts envisagés et, le cas échéant, proposera une démarche visant à en faciliter l'acceptation.

Je souhaite que cette analyse préliminaire soit effectuée par un groupe de travail piloté par un membre du CGPC réunissant la DTT, la DPS, VNF, certains services déconcentrés ainsi que le CETMEF.

Il me serait agréable de disposer de cette étude d'ici le mois de novembre 1999, ✓

*avec copie de la copie à C. Hésard -*

Le directeur des transports terrestres

  
Hubert du Mesnil



Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45