

Annexe 1 : Les besoins d'investissement

Le réseau est aujourd'hui dans un état peu satisfaisant du fait du retard pris dans son entretien et son renouvellement au cours de décennies antérieures.

Il en résulte un nombre important d'ouvrages ou d'équipements en état plus que critique dont la défaillance peut être considérée comme quasi certaine et ceci de façon imminente.

L'inventaire et la qualification du réseau mené en 2007 dans le cadre des travaux préparatoires au Schéma Directeur de Maintenance a permis d'évaluer le volume financier correspondant à une remise en état complète du réseau. Ce coût est estimé (**valeur 2007**) à plus d'1,3 milliards d'euros.

Ce montant ne tient par ailleurs pas compte :

- des besoins de modernisation de certains ouvrages (barrages manuels, écluses) nécessaires pour en garantir et en optimiser l'exploitation à la fois dans des conditions de travail plus satisfaisantes pour les agents qui en ont la charge et avec des effectifs se réduisant,
- des opérations de développement du réseau nécessaires à son adaptation à la massification des transports et à garantir les objectifs de report modal du Grenelle de l'Environnement.
- des prescriptions réglementaires lourdes récentes que doit respecter le réseau comme son équipement en ouvrages de franchissement piscicole des barrages de navigation.

Pour définir le scénario optimum d'investissement des prochaines années, l'établissement a engagé une analyse de risque reprenant l'ensemble des enjeux de performances (navigation de fret, de plaisance, gestion de la ligne d'eau) mais aussi d'obligations et de contraintes de l'exploitation de son réseau (respect des réglementations, pénibilité et dangerosité de l'exploitation des ouvrages les plus vétustes, disponibilités des moyens ..) afin de définir les situations considérées comme inacceptables qu'il est nécessaire de traiter en priorité.

Les premiers résultats proposent un scénario d'investissement basés sur les principes de gestion de patrimoine suivants :

- réalisation des opérations de développement du réseau accompagnant la réalisation du Canal Seine Nord Europe en cohérence avec les travaux des réseaux belges, prévision de réalisation de l'accroissement de gabarit de la section de Bray –Nogent, accroissement du gabarit du Canal du Rhône à Sète, diverses opérations ponctuelles d'augmentation de dimensions d'écluses (Couzon sur la Saône, de Méricourt sur la Seine)
 - modernisation de 50 barrages manuels, notamment sur l'Aisne, la Meuse, la Marne, l'Yonne, la Seine Amont,
 - l'automatisation ou la télégestion de la Seine amont, de la Seine aval, de la Moselle canalisée, du canal des Vosges ;
 - pour les ouvrages non modernisés ou non couverts par une opération de développement :
 - o remise en état de tous les ouvrages situés sur le Grand Gabarit et des équipements vitaux disposant d'une durée d'usage résiduelle de moins de 10 % des ouvrages des autres voies ;
-

Il s'agira notamment d'intervenir à ce titre sur les ouvrages de la Seine (amont/aval), de la Moselle, et de la Saône

- remise en état de tous les ouvrages situés sur les voies de très forte fréquentation touristique en complément (Canal du Midi, Petit Saône, Canal de la Marne au Rhin autour du plan incliné d'Arzwiller ...);
- remise en état des ouvrages ou de la partie des ouvrages (équipements) contributifs à la gestion hydraulique; (par exemple: barrages mécanisés et biefs de la Seine, des canaux du Nord-pas de Calais et de Picardie – latéral à l'Oise, Oise à l'Aisne, mais également de la Moselle ...)
- remise en état des partie d'ouvrages ayant dépassé leur durée d'usage (risque de défaillance quasi certain) quelle que soit la voie sur laquelle ils se situent;
- traitement de tous les équipements concourant à la sécurité directe des usagers, exploitants et mainteneurs, et riverains;
Cela concerne essentiellement les interventions sur digues, réparties sur environ 3800 km de biefs, et barrages réservoirs (9 ouvrages prioritaires) dans le cadre du respect des dispositions découlant du décret 2007-1735 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques. Il s'agit également de traiter les enjeux de sécurité directe des usagers et agents au contact des ouvrages (2000 ouvrages concernés, notamment sur les canaux du Rhône au Rhin, de Champagne à Bourgogne, de la Marne au Rhin, des Vosges, du Nivernais, ...)
- réalisation de la continuité piscicole sur les voies déjà classées à ce titre (les classements sont en cours de révision) hors barrages manuels non reconstruits. Cela concerne plus de 150 ouvrages.

Ceci conduit à proposer un programme d'investissement d'environ 2,5 milliards d'euros sur la période 2009-2018.
