



Monsieur Philippe Tabarot
Ministre des transports
246 Bd Saint Germain
75007 Paris

Roubia, le 22 février 2026

Objet : Situation critique du réseau fluvial national et nécessité d'un rééquilibrage des priorités d'investissement

Monsieur le Ministre,

La fédération Agir pour le fluvial souhaite attirer votre attention sur la situation préoccupante du réseau navigable français et sur les conséquences économiques et environnementales qui en découlent.

En 2024, la Seine a vu transiter 17 millions de tonnes de marchandises et plus de 8 millions de passagers, soit l'équivalent de 905 000 camions retirés des routes. Ces chiffres illustrent le rôle stratégique du transport fluvial dans la décarbonation de la logistique nationale et dans l'aménagement équilibré des territoires mais ne reflètent pas la situation du mode fluvial en France.

Le réseau national de 6 700 kilomètres géré par Voies navigables de France (VNF) est fragilisé par des décennies de sous-investissement. L'établissement lui-même indique, dans sa contribution à la conférence Ambition France Transports, que, sans effort significatif dans les dix prochaines années, le maintien en fonctionnalité du réseau ne pourra être garanti. La Cour des comptes souligne également l'état préoccupant du patrimoine fluvial : **"Le patrimoine confié à VNF reste, pour une bonne part, dans un état préoccupant en lien avec l'insuffisance historique des moyens consacrés à son entretien "**

Nous avons pris acte de l'augmentation du budget d'investissement de VNF, porté à 300 millions d'euros dans le cadre du Contrat d'Objectif et de Performance signé avec l'État. Toutefois, l'effort engagé ne concerne que pour une faible part la remise en état de l'infrastructure. Les besoins budgétaires de régénération du réseau nécessiterait 200 millions d'euros supplémentaires par an, selon les estimations récentes de VNF.

Par ailleurs, les choix d'investissement actuellement opérés privilégient la modernisation et l'automatisation des ouvrages dans une logique de réduction des charges de personnel. Selon la Cour des Comptes : **"La multiplication des injonctions, la pression mise pour parachever la modernisation du réseau ainsi que les opérations de développement concourant au Canal Seine-Nord d'ici 2030 rendent hasardeuse la trajectoire d'investissement de VNF et risquent de conduire à un nouveau sacrifice de l'entretien du réseau."**

Cette orientation, si elle répond à des contraintes budgétaires, ne produit pas d'amélioration perceptible pour les usagers. Les utilisateurs du réseau constatent un allongement des temps d'éclusage, une diminution du mouillage garanti pour le fret, ainsi qu'une dégradation de l'état des berges et des ouvrages.

Au 20 février 2026, plusieurs infrastructures structurantes sont fermées ou perturbées — canal du Centre, tunnel de Chalifert, canal de Bourgogne, canal latéral à la Loire, canal de Roanne à Digoïn, canal des Deux Mers — fragilisant la continuité logistique nationale et l'attractivité touristique fluviale de plusieurs régions.

Devant ce constat de manque de fiabilité de l'infrastructure, les opérateurs néerlandais de transport fluvial refusent les propositions de transport entre le Bénélux et le sud de la France, les plaisanciers se tournent vers l'est. Pour ne citer qu'un seul cas emblématique, le canal du Midi a perdu la moitié de sa fréquentation depuis 2019.

Dans un contexte où le report modal constitue une priorité nationale et européenne, où la France reste la première destination touristique au monde, il apparaît indispensable de travailler collectivement à une redéfinition de la trajectoire budgétaire de VNF afin qu'elle réponde aux besoins des acteurs économiques du secteur.

Aussi, nous sollicitons :

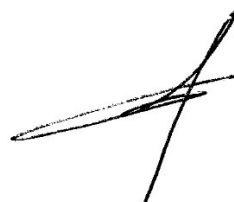
1. La mise en place d'un plan pluriannuel de régénération priorisant la restauration, la fiabilisation du réseau, et la continuité de la navigation;
2. Une concertation structurée avec l'ensemble des représentants des utilisateurs de la voie d'eau : professionnels du transport, du tourisme fluvial, plaisanciers et les collectivités ;
3. Un fléchage des investissements vers les infrastructures, équipements et services directement utiles à la navigabilité et à l'attractivité du réseau.

Le transport fluvial constitue un outil stratégique de souveraineté logistique, de compétitivité économique et de transition écologique. Il ne pourra pleinement jouer son rôle sans un réseau fiable, entretenu et adapté aux besoins des chargeurs comme des opérateurs touristiques.

Nous nous tenons à votre disposition pour vous présenter plus en détail les constats de terrain des acteurs de la voie d'eau et contribuer à l'élaboration de solutions opérationnelles.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Jean-Marc SAMUEL
Président d'Agir pour le fluvial



Copie à : M. Rodolphe Gintz, directeur général des infrastructures, des transports et de la mobilité

Floriane Torchin, Directrice des transports ferroviaires et fluviaux et des ports

Cécile Avezard, directrice générale de Voies navigables de France

Thomas Doublic, chef du bureau du transport fluvial et des services fluviaux