



Il y a 20 ans, l'Etat Français a un peu bousculé l'organisation des voies navigables en créant VNF pour « ... mettre fin au déclin de ce mode de transport...les moyens dégagés doivent permettre d'accélérer le processus de remise en état du réseau, préalable indispensable à toute extension ultérieure en direction des réseaux européens » (*instructions du Ministre des transports du 30 Mars 1992 signée par le Directeur des transports terrestres Claude GRESSIER*).

Un constat d'échec

20 ans après, force est de constater que les ambitions ne sont pas atteintes.

Nous, bateliers, pour l'avoir vécu au quotidien, on a vu nos voies navigables dépérir d'année en année. Ce qui est nouveau aujourd'hui, c'est que l'Etat lui-même le dit ! Au travers d'une série de rapports, le système mis en place en 1992 est reconnu inapte.

En 2003, déjà, l'Etat tente une première opération de secours avec la mise en place du réseau Magistral : Il désigne une série de canaux d'intérêt national, les autres étant classés dans les « transférables » voués à la plaisance à condition que les collectivités (régions ou départements) veuillent bien les prendre.

Puis arrive en Juillet 2009, le rapport St Pulgent qui a le mérite de dresser un bilan sans concession du réseau et du mode de gestion des voies navigables, et enfin on découvre une note de synthèse du Ministère de Mai 2011 qui va dans le même sens.

Pour tenter de faire court, ces rapports disent :

- 1- L'intervention de VNF s'inscrit dans un paysage institutionnel complexe avec une multitude d'acteurs qui ont des missions et des statuts très disparates.
- 2- VNF ne détient pas l'autorité d'organisation des services (c'est le Ministère et les préfets qui ont le pouvoir)
- 3- VNF ne détient pas l'autorité sur les personnels en place et mis à disposition par le Ministère qui reste le vrai « Patron ».
- 4- VNF a toutes les peines du monde à obtenir des Directeurs des services navigation les « commentaires qualitatifs » indispensables à faire les analyses de fond (statistiques, rapports critiques...)
- 5- VNF a la mission de dynamiser le transport Fluvial, et de « déterminer une stratégie fluviale partagée » mais il n'a aucune autorité sur ce qui se passe sur le Rhin (géré par EDF), sur le Rhône (géré par CNR filiale d'EDF) et sur les grands ports Français maritimes ou intérieurs.
- 6- VNF a en charge la gestion Hydraulique et se heurte là aussi à un enchevêtrement d'acteurs sans règles du jeu bien définies.

Y a-t-il un pilote dans l'Avion ?

Quand on a lu tout cela, on s'interroge forcément sur la bonne santé intellectuelle des gouvernants qui ont été capables de rassembler autant d'éléments pervers autour de VNF : on aurait voulu le paralyser qu'on ne s'y serait pas pris autrement, et le résultat en est effrayant : les rapports ajoutent ::

- 1- Le diagnostic fait apparaître que de nombreux ouvrages sont aujourd'hui en fin de vie : « *54% des écluses et 68% des barrages présentent au moins un risque majeur de dégradation de performance et un risque important de perte complète de la fonction assurée* ».
- 2- 80% du trafic de marchandises est concentré sur moins d'un Quart du réseau (grand Gabarit) dont le Rhône et le Rhin qui échappent à VNF.
- 3- Pour les ports de Anvers et Rotterdam, 40% des échanges de marchandises manutentionnées vont au Fluvial alors que pour Marseille c'est 5% et pour le Havre c'est 13%. Mais on a été capable de ne pas faire une écluse de liaison avec le fluvial dans la construction de Port 2000 au Havre et de laisser le Tunnel du Rove effondré à l'entrée du Port de Marseille.

Aujourd'hui, l'Etat Français veut « remettre le couvert » et tout bousculer une nouvelle fois en donnant à VNF la pleine propriété du Domaine Public Fluvial et en lui confiant l'ensemble des personnels.

Cette fois ci, on fait référence à la mise en œuvre de la loi sur le Grenelle de l'environnement, et excusez du peu : « ***l'atteinte de cet objectif...necessite de développer le réseau afin d'en accroître le maillage et de fiabiliser et moderniser les voies existantes*** ».

En guise de développement, on a pour le moment la Liaison Seine Nord Europe en chantier avec le dialogue compétitif lancé entre les deux opérateurs en lice. Ils doivent maintenant donner leur version et la chiffrer...croisons les doigts pour que l'essai soit transformé car le Directeur du développement de VNF (Mr Maugé) a dit à la Glissoire ce 28 Mai que si les chiffres dépassaient les prévisions, le projet ne se ferait pas.

En guise de maillage, on a la sérieuse perspective de voir un nombre important de canaux Freycinets rayés de la carte (Rapport st Pulgent) ou passés en mode d'exploitation saisonnier , c'est-à-dire fermés une partie de l'année (projet de VNF baptisé « vers une relance dynamique des voies navigables »).

En guise de fiabilisation, tous les rapports et projets avancent la notion de « réduction du nombre d'EPF ». Un EPF, c'est un peu comme un extra terrestre : c'est un « équivalent temps plein ». Imaginez que pour conduire un bateau 12 heures par jour il faudrait 1,5 EPF, cela veut dire qu'il faut 1 pilote plus la moitié d'1. C'est comme ça que les rapports recherchent des gains d'EPF...c'est Chié, nooon !

Et en guise de modernisation, il faut remplacer ce mot par « automatisation ».

En fait, le projet consiste à automatiser les voies existantes, à économiser sur le personnel, à réduire l'exploitation des canaux classés Saisonniers, et à replatrer ce qu'on pourra pour que ça marche le moins mal possible. Mais rien, Rien de Rien pour faire demain mieux que ce que l'on faisait hier !

On veut nous faire croire que l'avenir des voies navigables passe par l'automatisation d'ouvrages anciens dont plus de la moitié sont en fin de vie... Mais personne, dans tous nos dirigeants n'a pensé que l'on devrait sérieusement imaginer que nos canaux de deux siècles d'âge devraient s'agrandir ! Imaginons un instant que l'on veuille développer le transport routier en mettant des feux rouges et des passages cloutés sur les chemins forestiers de 200 ans d'Age ! ...quelquefois on aimerait bien avoir des gens sérieux en face de nous !!!

Pendant ce temps,

- Le Directeur Général de VNF assure de façon magistrale une tournée de présentation d'un « **projet de VNF pour la voie d'eau : vers une relance Dynamique des voies navigables** » : il ne peut pas garantir l'ouverture des petits canaux 12h00 par jour et 7 jours sur 7...mais écrit qu'il faut « un nécessaire renforcement de la compétitivité du réseau ».
- La CNBA se félicite de la qualité d'écoute de Mr Papinutti et s'enthousiame sur les perspectives constructives que porte le projet de VNF.
- Un superbe « SCHEMA NATIONAL DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT » (SNIT) émanant du Ministère fait son apparition dans une « version consolidée de Janvier 2011 ». Il ne s'agit de rien de moins que des perspectives envisagées par l'Etat pour les choix d'investissements dans les transports dans les 20 à 30 ans qui viennent.
 - Le chemin de fer se voit attribuer 55,7% des projets de financement
 - La route (réseau national) 14,8%
 - La voie d'eau 8,8%

Ce Schéma va être présenté à l'assemblée nationale en été : à aucun moment il n'a fait l'objet de la moindre présentation à la profession, et comme d'habitude, la part la plus faible est prévue pour le mode de transport le plus écologique : cela pose le problème de la crédibilité de tous les baratins sur le Grenelle de l'Environnement.

Au-delà, se pose la question de savoir pourquoi la Chambre de la Batellerie n'a pas donné la moindre information sur tous ces rapports qui conditionnent pourtant l'avenir de nos canaux, de notre profession et de nos enfants. J'ai l'impression d'une vaste tromperie.

Si j'ai bien compris , à partir du 6 Juin (demain matin) les éclusiers vont s'engager dans des arrêts de travail pour tenter de mettre fin aux projets de démantèlement de ce qu'il reste de voies navigables...Si j'ai bien compris,, le Ministère veut persévérer dans ses intentions d'imposer son projet pour faire encore des économies de gestion des voies d'eau...si j'ai bien compris, dans peu de temps on sera bloqués par des ouvrages en fin de vie qui vont expirer ici ou là...si j'ai bien compris, il serait temps de se réveiller pour ne pas se faire définitivement écraser.

Jacques DELHAY

Les différents rapports seront mis dans les jours qui viennent sur le site de La Glissoire :

<http://la-glissoire.org/forum/index.php>