



Préavis de grèves levés sur les voies Navigables

En route vers
l'OFFICE NATIONAL DES VOIES NAVIGABLES ?

Les négociations se sont terminées tard hier soir, et les textes en préparation qui concernent les personnels devraient être définitivement bouclés le 24 Juin, date de la prochaine réunion programmée pour régler quelques points sensibles notamment sur la répartition des effectifs relevant du statut de la fonction Publique ou de statut privé. Espérons que des remises en cause de dernière minute ne viendront pas remettre le feu aux poudres.

La nouvelle Structure qui remplacerait VNF serait un EPA (Etablissement Public Administratif) et s'appellerait l'OFFICE NATIONAL DES VOIES NAVIGABLES.

A ce stade, la batellerie a quelques soucis à se faire, car il semble bien que le Ministère veuille clôturer la mise en place de la nouvelle structure sans aucune consultation des entreprises de transport de fret pourtant principaux intéressés par le fonctionnement et l'organisation de leur outil de travail.

Tout se passe comme si on voulait nous faire croire que le statut de ce futur OFFICE NATIONAL DES VOIES NAVIGABLES était un élément complètement neutre pour demain.

Pourtant, de nombreuses questions se posent :

- Comment seront représentés les transporteurs dans le futur conseil d'administration de l'ONVN ?
- Que devient le projet de confier l'entière propriété du Domaine Public Fluvial à la nouvelle structure : cela a disparu du document de travail mais apparaît au détour de notes de synthèses diverses.
- Le projet présenté par VNF sera-t-il repris par l'ONVN et va-t-on changer ou non les équipes en place ?
- Ce même projet va-t-il évoluer vers une volonté de mettre en place un vrai projet de DEVELOPPEMENT ET DE RENOVATION du réseau fluvial pour augmenter demain les capacités d'emport sur notre petit réseau vieillissant et « en fin de vie » comme le décrit le Ministère lui-même.

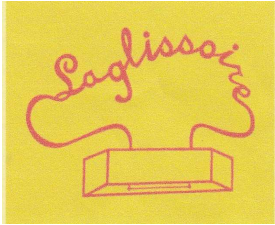
Il est indispensable que le Ministère dise clairement aux bateliers les ambitions qu'il a ou qu'il n'a pas.

La Glissoire a renouvelé sa demande d'audience à la Ministre en charge des transports il faut plus que jamais faire pression pour obtenir d'être écoutés et pour être en mesure de participer à ce que sera demain l'organisation de nos voies d'eau

**La Glissoire appelle tous les bateliers à
Refuser de remplir les déclarations de chargement
Pour exiger du Ministère qu'il reçoive les bateliers**

(Voir le N°81 de Cap à l'Amont)

Lisez attentivement le courrier ci-dessous adressé par la Glissoire à Mr Papinutti pour préciser ses positions sur le projet qu'il nous a présenté le 28 Juin



Pour tenir compte des difficultés de liaisons résultant de l'itinérance de notre profession, merci d'adresser le courrier en double exemplaire :

Mr Daniel CLAEYS –Président – BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE calimero-fluvial@hotmail.fr

Mr Jacques DELHAY – secrétaire – 1158 Chemin du halage – 59500 DOUAI ms.esmeralda@proximus.be

Le 13 juin 2011

Monsieur Marc Papinutti
Directeur Général Voies Navigables de France

Objet : projet de développement des voies navigables

Monsieur,

Suite à la réunion du 28 Mai 2011 au cours de laquelle vous nous avez présenté le Projet de VNF pour la voie d'eau, vous avez souhaité que La Glissoire vous envoie un commentaire écrit sur le projet.

1 – Une qualité d'écoute

Nous vous confirmons que nous notons avec satisfaction la volonté de l'actuelle Direction de l'Etablissement de dialoguer avec les usagers.

Malheureusement, sur le terrain, ça ne résout pas les problèmes : nous avons pu l'expérimenter avec la mise en place des pieux à l'aval de Poses : l'avis donné par de nombreux bateliers n'a pas permis de modifier le choix de l'emplacement malgré la dangerosité de ce choix.

Il reste donc un long chemin à parcourir pour que les cadres locaux s'imprègnent de l'idée de tenir compte de l'avis des usagers.

Il convient donc d'imaginer qu'il faut imposer réglementairement une procédure précise avant tous travaux neufs. Cette demande a déjà été formulée au sujet du chantier de construction du Pont de Compiègne qui se voit affublé d'une pile centrale contre toute logique. On pourrait la formuler au regard des choix d'automatisation sur le canal du midi contre l'avis des professionnels et remettant en question le gabarit sur la voie d'eau.

2 – Un projet de bonne gestion des moyens affectés

Votre projet traduit une volonté évidente d'optimiser les moyens attribués aux voies navigables : nous ne pouvons que nous réjouir de constater cette orientation.

Nul ne pourrait vous critiquer de vouloir gérer en bon père de famille l'outil qui vous est confié, et votre projet nous apparaît parfaitement cohérent pour faire le mieux possible avec les moyens que vous avez.

Le problème, c'est que rien dans ce projet ne laisse présager la moindre évolution de nos voies d'eau dans le futur.

3 – Un projet de développement à imaginer

Pour illustrer ce propos, nous vous reparlerons du Canal de la Marne à la Saône que nous vous avons signalé comme un exemple de bon fonctionnement et de relations de bonne qualité entre le service et les usagers. Pour résumer, on peut dire que sur ce canal, l'automatisation, l'entretien et l'organisation de l'exploitation ont été réalisés intelligemment et efficacement avec de faibles moyens. (S'il pouvait en être de même sur l'ensemble de nos voies d'eau, nous en serions ravis, tant il est vrai que certaines stupidités maintes fois évoquées sont difficiles à supporter.)

Quelle que soit la satisfaction que cette constatation puisse procurer aux usagers comme aux personnels du service, il n'en reste pas moins que **l'on n'a pas fait de ce canal une voie d'eau d'avenir : il reste un canal de deux siècles d'âge** qui conserve tout juste le potentiel de ses débuts : si l'on espère répondre aux affirmations et orientations du Grenelle de l'environnement, il faudrait imaginer d'augmenter ce potentiel, par exemple en agrandissant les écluses, en augmentant le tirant d'eau et en permettant d'y faire naviguer des bateaux capables d'y charger 500 ou 800 ou 1000 tonnes à une vitesse de déplacement plus rapide que les actuels 4 km/h que l'on parvient à atteindre.

Curieusement, dans le même temps, on autorise le 44 tonnes et l'on commence à évoquer assez sérieusement l'idée du 60 tonnes dans le transport routier. Là on a considéré que l'évolution de la capacité d'emport répondait à un besoin d'équilibre des exploitations.

Pour le Fluvial on ne parle que du maintien des petits gabarits de 200 ans d'âge, d'automatisation et de saisonnalité. Quant aux grands gabarits, il est question « d'accompagner les évolutions de trafic » au lieu de les promouvoir: c'est tout juste le contraire d'un projet ambitieux.

Concrètement, cela veut dire que ce que vous nous avez présenté n'est en fait qu'une forme d'organigramme nouveau et de redistribution des moyens en place pour une utilisation rationnelle (que nous estimons judicieuse) **mais ne présente aucune caractéristique d'un véritable projet de développement du transport fluvial qui reste à élaborer.**

4 – Un projet sorti du contexte national

Pour des raisons qui nous paraissent préoccupantes, nous n'avons pas été destinataires des différents rapports et projets en cours au niveau du Ministère. Il semble donc que la puissance publique veuille maintenir les acteurs et forces vives en dehors des réflexions nationales sur le développement des transports.

Le Schéma National des infrastructures de Transport (SNIT) nous offre à cet égard un éclairage inquiétant sur les choix fondamentaux du Ministère des transports. Visiblement, ce schéma a été élaboré par une majorité de gens favorables au Ferroviaire qui se voit attribuer la part belle dans les objectifs (55,7%) quand la voie d'eau reste le parent pauvre (8,8%) avec des projets (Saône-Rhin) d'un flou artistique remarquable. La route prenant au passage (pour les investissements Nationaux) une part non négligeable (14,8%) qu'il faut abonder des financements départementaux et communaux dont la voie d'eau est privée.

Encore faut-il préciser que la commission parlementaire DES FINANCES, DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE souligne déjà la faiblesse des engagements financiers de l'Etat pour la viabilité du réseau routier. Les parlementaires qui la composent se doivent de prendre soin de leur électorat qui utilise évidemment beaucoup plus la route ou le train que les canaux.

Autrement dit, transport routier et transport ferroviaires ont leurs soutiens politiques que la voie d'eau n'a pas, ce qui la positionne en situation d'infériorité sur toute la ligne et ne nous offre pas les meilleures garanties du respect des pronostics du SNIT.

5 – Un projet VNF qui ignore le Projet de loi qui va mettre fin à VNF

Comment comprendre le projet d'une équipe dont on ne sait pas si demain elle sera encore en place ? Pour tout vous dire, l'idée que dans sa volonté d'innovation (qui ne reste qu'une affirmation à notre avis), le Ministère puisse envisager un changement complet de la Direction du futur EPA nous préoccupe beaucoup. Nous préférierions continuer de travailler avec des gens qui ont au moins le bon sens d'accepter de dialoguer, même si on sait que leurs pouvoirs ne sont pas illimités.

Cette appréciation n'enlève rien au fait que le Ministère nous tient dans l'ignorance absolue de ses projets réels : nous avons demandé une audience à Madame La Ministre, considérant que c'est à ce niveau que les décisions fondamentales seront prises.

Nous allons renouveler cette demande en indiquant que cette audience et les informations qui nous seront données conditionneront notre décision de mettre fin au mot d'ordre de notre syndicat de refuser de remplir les déclarations de chargement.

6 – Un projet de loi qui ne tient pas compte des rapports critiques

Le projet que vous nous avez présenté semble détaché du reste de la planète : pourtant, le rapport St Pulgent et les notes de synthèse du Ministère qui s'en inspirent pointent les difficultés rencontrées par l'Epic VNF dans la réalisation des missions qui lui ont été confiées par l'absence d'autorité de l'Etablissement sur les satellites du transport Fluvial. L'action de dynamisation du fluvial s'en trouve singulièrement affaiblie.

L'exemple grotesque de Port 2000 au Havre qui a oublié le raccordement au Fluvial par une écluse adaptée est révélateur de la situation d'infériorité dans laquelle l'Etat maintient VNF face aux autres opérateurs sensés favoriser l'apport de trafic fluvial.

En matière de gestion hydraulique, VNF est totalement sous la coupe des Préfets et dépendant des choix régionaux ou départementaux.

VNF n'a aucune prise sur EDF et la CNR qui exploitent plus de la moitié du réseau Grand gabarit en France et n'assurent aucun retour de mise en valeur du potentiel fluvial.

Rien n'indique que l'EPA de demain échappera à ces contraintes qui le rendront impuissant : l'honnêteté nous oblige à penser que ce sera plutôt le contraire.

L'une des difficultés pointées par les rapports et synthèses diverses concerne le manque d'autorité de VNF sur les personnels mis à disposition et les difficultés à obtenir des cadres en place les éléments d'analyse nécessaires au bon pilotage de l'Etablissement : est t'il raisonnable de penser que le nouvel EPA disposera de cette autorité sur des fonctionnaires de haut rang qui resteront méfiants à l'égard d'un clone de l'administration traditionnelle ?

En conclusion, Monsieur Papinutti, nous considérons que l'avenir des voies navigables passe par un Schéma National de Développement du Réseau National cohérent et ambitieux pour offrir au monde économique de demain un potentiel réel en matière d'utilisation du mode de transport le plus écologique.

Cela suppose d'engager un véritable débat sur les choix d'investissements et sur les définitions des gabarits pertinents pour les 50 ou 100 années qui viennent et sur la définition d'un maillage du territoire.

Cet avenir passe par une volonté de tous les opérateurs (gestionnaires, transporteurs, armements, clients, Ports, monde agricole, monde du tourisme, ...) de définir ensemble une logique d'aménagement du territoire : c'est ce que nous n'avons pas trouvé dans votre projet.

Quelle que soit la structure de gestion qui sera demain mise en place, l'essentiel reste l'engagement de l'Etat : aujourd'hui nous sommes dans une logique de pauvreté du fluvial au profit du Ferroviaire et du routier, est t'il possible d'envisager que demain nous soyons capables d'apporter à la réflexion politique des critères d'appréciation plus conformes à la logique du GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ?

C'est l'espoir que nous formulons et que, pour ce qui concerne notre syndicat, nous essaierons de promouvoir.

Pour le Bureau de La Glissoire,

Le Président , Daniel Claeys,

Le secrétaire National , Jacques DELHAY