

Info



Syndicat professionnel
De la Batellerie Artisanale
BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE
syndicat.laglissoire@gmail.com

N° 007 Le 22 Septembre 2014

Un Rapport ACCABLANT du Senat sur VNF

Vous le trouverez sur le site du SENAT (Rapport N° 724) présenté par MM Francis Grignon et Yvon Rome : 131 pages présentées par une synthèse en 7 pages .

1ere conclusion : la France est en déficit fluvial et ses infrastructures en très mauvais état, mal reliées et sous dimensionnées. On y ajoute les interruptions fréquentes pour s'apercevoir que la Batellerie française est handicapée par des conditions défavorables de concurrence.

On redoute une révision à la baisse de la stratégie de développement de son infrastructure prévue dans la SNIT !

2eme Conclusion : La loi de 2012 sur la réforme de VNF, présentée comme devant permettre à l'établissement de « maîtriser l'ensemble des leviers de son action » conduit en fait à « CORSETER VNF par une tutelle foisonnante débouchant sur un état de minorité financière qui est un handicap ». C'est le Senat qui le dit :

- VNF ne peut pas faire d'emprunts et est soumis à la règle des budgets de toute administration publique : les effets sont pervers, car cela incite à « externaliser les conduites de projets d'investissement ou d'exploitation », « générant des contrats de partenariat avec à la clef des bilans financiers pour le moins incertains »...(comme les PPP des barrages de l'Aisne et de la Meuse ?).
- Son conseil d'administration est contrôlé par l'Etat et on s'interroge sur la réalité de ses pouvoirs délibératifs
- Les éléments fondamentaux de la gestion des personnels échappent en pratique à la Direction de VNF
- VNF n'a pas le monopole du fluvial et les parties les plus rentables lui échappent (Rhône et Rhin)
- Les tentatives de se débarrasser du réseau secondaire vers les collectivités locales a été un échec
- Les ressources sont « précaires et exposées à des arbitrages incertains »...

En bref, le rapport tente de proposer quelques pistes d'améliorations qui ne font pas illusion. Il a cependant le mérite de souligner que « l'histoire de la politique fluviale française est une histoire de renoncements à traiter les problèmes identifiés de longue date » : en d'autres termes, il dénonce les réflexions successives (toujours les mêmes), de 1941, de 1993 et reprises aujourd'hui. (la seule qui a été appliquée a été la libéralisation de l'affrètement (dont on connaît aujourd'hui les effets catastrophiques sur les transporteurs).

Enfin, le rapport souligne que « le transport fluvial ressort comme singulièrement handicapé par les décisions politiques portant sur la vérité des prix » et cite longuement le traitement discriminatoire défavorable au fluvial dans le choix des méthodes comparatives entre les modes de transport.

Ce rapport met en évidence que toute solution d'avenir de la voie d'eau dépend des choix politiques : suffira t'il à faire évoluer les choses ? Rien n'est moins évident !!! ...il appartient aux acteurs du secteur concerné de réagir et d'intervenir à tous les niveaux pour exiger que le transport fluvial ne soit plus traité en parent pauvre de la nation.

Intervention de la Glissoire à Bordeaux le 21 Aout 2014

Université d'été EELV Les Vert

Grâce à l'initiative de Jean Marc SAMUEL, nouvel administrateur, élu aux dernières élections à la Chambre de la batellerie, impliqué dans le parti des verts, l'Université d'été de ce mouvement politique a retenu sa proposition d'organiser un débat dans un atelier consacré au transport fluvial.

Marc Papinutti pour VNF et Jacques Delhay pour la Glissoire ont été invités à participer à cet atelier et se sont exprimés devant une trentaine de personnes parmi lesquelles une représentation très forte des

membres de la « COMMISSION TRANSPORTS » de ce Parti Politique qui ne manque pas de nous intriguer par ses positions contre le FLUVIAL .

Parmi les militants présents, nombreux ont été ceux qui se sont interrogés sur les raisons de cette opposition, y compris des membres de la commission des transports. Le débat (hélas trop court) a été d'un intérêt énorme, et l'engagement a été pris de part et d'autre de persévérer dans l'échange et la réflexion sur l'avenir du Transport Fluvial.

Voici les notes préparées par la Glissoire et présentées pour l'essentiel à cet atelier

Attention, il ne s'agit là que d'éléments de réflexion destinés à être mis en débat :

Le bureau de La Glissoire a jugé utile de les publier à l'attention des transporteurs pour récupérer les avis.

1 - Parler de transport fluvial ça veut évidemment dire parler de transport : c'est une fonction indispensable dans nos sociétés.

On sait que le TRANSPORT est **Gros consommateur d'énergie** et **gros pollueur** : il y a donc un intérêt évident à rechercher des économies d'énergie (donc à polluer moins)

Or précisément, l'intérêt du fluvial est d'offrir **un potentiel d'économie d'énergie énorme** :

-le transport sur l'eau est le seul mode de transport qui peut se faire avec une énergie ZERO ou voisine de Zéro .

Trois petits exemples (Pour ne parler que du fluvial) :

- Construisons une barque de 12m par 2m50 (dimension d'un conteneur) ; on pourra y mettre 20 ou 25 tonnes et un gamin de 15 ans la déplacera à 3 km/h sans difficulté
- Entre 1920 et les années 60, un tracteur électrique sur rail, fabriqué à Jeumont, tractait deux péniches de 320 tonnes chacune sur le canal de Saint Quentin et sur les canaux du nord avec un moteur de 10 Kw (12,5cv) : trouvez mieux !
- Depuis 1910, la technique du touage permet de tracter des trains de péniches pour franchir des souterrains : ainsi à Riqueval (Aisne), un TOUEUR équipé de 2 moteurs électriques en 600 volts continu de 35 cv chacun (soit 52 Kw cumulés) tractait chaque jour des rames de 30 à 35 péniches soit plus de 9000 tonnes

On peut donc considérer que lorsqu'on aura épuisé les énergies fossiles sur la planète, on sera content de retourner vers le seul mode capable de transporter des charges importantes avec **une dépense d'énergie voisine de Zéro : le fluvial.**

- **En attendant, est t'il bien logique et écologique d'ignorer cette capacité du fluvial à épargner les ressources en énergie ?** Sans s'attarder au halage qui peut avoir une connotation passéiste, on sait qu'avec la propulsion par hélice, on consomme beaucoup moins à la TK transportée avec un bateau qu'avec un train ou un camion ! **Encore faut t'il noter l'absence totale de recherche et développement dans le domaine de la propulsion qui fait qu'on reste au traditionnel diesel et hélice alors que d'autres systèmes encore plus économiques en énergie sont à explorer.**

- **On peut y ajouter le manque de profondeur de nos voies d'eau, facteur de consommations supplémentaires**
C'est ma première réflexion :
Le fluvial = un potentiel d'économie d'énergie énorme et de limitation de la pollution.

2 - Autre réflexion : On ne peut pas parler d'économie d'énergie sans un regard sur le mode économique dans lequel on évolue :

- Le libéralisme économique génère un immense gaspillage en démultipliant les transports d'un bout à l'autre de la planète : de ce point de vue, le traité de libre échange en préparation entre l'Europe et les Etats unis nous réserve de belles factures de transports inutiles.

Je cite souvent mon expérience d'un transport de 800 tonnes d'engrais chargés en Belgique et livrées à Worms (600 Kms de remonte du Rhin) : un engrais spécial pour les fleurs m'a t'on dit ! Une fois vide à Worms, Je suis reparti à 40 Kms plus à l'amont pour recharger à Mannheim 800 tonnes d'engrais pour livrer une sorte de Jardiland où l'on cultivait les fleurs, en Belgique à proximité du lieu du premier chargement : j'avais consommé 7 tonnes de fuel pour cet aller-retour !

Demain, ce même engrais viendra t'il de San Francisco pour alimenter la Belgique ? Et l'engrais belge ira-t-il aux States ? Avec combien de tonnes de carburant ? Et de CO2 dans l'atmosphère ?

**L'économie libérale et sa loi du marché est t'elle la plus appropriée à la préservation de la planète ?
Voilà ma deuxième réflexion.**

3 - Bref retour : L'abandon du transport fluvial :

Dans les années d'après guerre, jusqu'aux années 65/70, on a utilisé le potentiel existant des voies navigables pour aider à la reconstruction du pays. Mais on n'a absolument pas fait évoluer les infrastructures (et donc le gabarit des bateaux qui détermine leur potentiel de chargement)

Pour mémoire : le tonnage d'un bateau correspond exactement au volume de la partie immergée du bateau. Ainsi un bateau (sans forme) de 20m par 5m enfoncé de 1m représente un volume immergé de 100m³ et recevra 100 tonnes de charge. Si le canal est plus profond et permet d'enfoncer le bateau de 2 m, on doublera son tonnage, soit 200 tonnes. Ainsi, si on augmente les dimensions (longueur, largeur ou tirant d'eau), on augmentera la capacité de charge : reste évidemment que les écluses et les sections de navigation doivent être dimensionnées pour permettre le passage en longueur, en largeur et en profondeur, mais aussi en hauteur (tirant d'air sous les ponts).

Pendant ce temps, on a consacré au réseau routier des moyens considérables (réseau autoroutier, renforcements coordonnés, mises à 4 voies de nationales...) : le routier a pris des parts de marché de plus en plus importantes pendant que le fluvial (et le rail) les perdait. Les tonnages ont chuté sur les voies d'eau et les gouvernements successifs (droite et gauche confondus) en ont pris prétexte pour abandonner les réseaux qui se sont dégradés : réduction de crédits, réduction des effectifs de personnels...qui ont conduit à ce que l'on connaît aujourd'hui : des canaux envasés, des ouvrages à pannes perpétuelles (Arzwiller, les Vosges...) y compris sur les grandes voies d'eau (la Seine)...Cette évolution ressemble à s'y méprendre à l'abandon des voies ferrées secondaires : on n'entretient plus les réseaux, on génère ainsi un manque de fiabilité (pannes, arrêts, retards...), ainsi le trafic se raréfie et on justifie par cette baisse de trafic de délaissé encore plus l'entretien...jusqu'à la fermeture définitive.

Voilà ma 3eme conclusion : on a tué le potentiel fluvial et ferroviaire en orientant tous les moyens vers la route. Le ferroviaire bénéficiant toutefois des besoins en voyageurs arrive quand même à une évolution de son réseau...mais !!! TGV ou rien ?

5 – Quel AVENIR ?

Le fluvial a-t-il vocation à rester le parent pauvre des transports ?

Depuis un demi siècle, ON a enfermé le débat sur l'avenir du transport fluvial autour de l'idée qu'il ne présentait d'intérêt que pour les transports massifiés et **ON** a décrété que l'avenir c'était le GRAND GABARIT OU RIEN. **ON** a ainsi décidé que le bon gabarit c'est le 180m par 11m40, soit 4000 à 5000 tonnes par unité de navigation : **c'est comme ça, ça ne se discute pas et toute autre approche est impertinente ! C'est une sorte de dogme !**

- Pendant plus de 25 ans soit ¼ de siècle, sur ce postulat, on a mobilisé (on peut dire détourné) les esprits sur la liaison RHIN/RHONE qui a été jeté à la poubelle dès la prise de fonction de la première Ministre écologiste de notre pays. A l'époque, en 1997, j'ai écrit à Dominique Voynet pour lui dire que je partageais son souci de mettre un terme au projet tel qu'il était présenté : il s'agissait en effet de construire dans la vallée du Doubs, l'une des plus belles vallées de France, une succession de barrages réservoirs pour fabriquer de l'électricité rentable (projet confié à la CNR). Accessoirement on construisait des écluses accolées et on déclarait qu'on faisait un canal à grand gabarit...Mais on noyait la vallée. Je soulignais à Dominique Voynet qu'une liaison entre Rhin et Rhône était néanmoins indispensable et qu'il convenait de représenter un autre projet, plus modeste et plus respectueux des sites, à l'image de ce que les Allemands ont su réaliser sur la vallée du Main ou du Neckar en valorisant les paysages splendides.

Dominique ne m'a jamais répondu.

- Après Rhin/Rhône, **ON** a remis la gamelle pour le projet Seine-Nord-Europe, toujours sur le même postulat de grand gabarit et le moins qu'on puisse dire c'est que le projet a du plomb dans l'aile aujourd'hui...
- **On** a déjà relancé une autre idée de projet qu'**ON** annonce déjà mis par côté pour raisons d'impossibilités financières : il s'agit de SMSR (Saône/Moselle- Saône/Rhin) sur le même schéma.

Le résultat est remarquable : ON N'A RIEN FAIT sauf dépenser des fortunes en études et expropriations de terrains.

Parallèlement, depuis un demi siècle, la voie d'eau est absente de tous les schémas et réflexions d'aménagement du territoire.

Il faut noter une tentative en 81/83 : Charles Fiterman alors Ministre des transports a voulu présenter un schéma Directeur des transports terrestres posant en principe

- que la concurrence sauvage entre les modes était source de gaspillages et de déséquilibre des territoires
- que le Rail, le Fluvial et le Routier devaient être complémentaires

Le but était de proposer un schéma cohérent d'implantation des infrastructures de transport, en bref **de dire ce que l'on allait faire, où, quand et comment** afin de permettre aux acteurs économiques (industries, collectivités, régions...) de programmer leurs implantations en connaissance de ce qu'ils trouveraient comme moyens de transport de leurs produits et de leurs matières premières ; ce dossier a largement contribué à la disgrâce de Fiterman et à son éviction du premier gouvernement Mitterrand/Mauroy .

Pourtant, la question se pose toujours aujourd'hui : l'industriel ou le céréalier qui cherche à s'implanter dans un endroit quelconque du territoire n'a aucune lisibilité sur l'avenir de la logistique fluviale dont il disposera dans 10 ans, 30 ou 50 ans. Comment imaginer qu'il puisse s'orienter vers l'utilisation de ce mode de transport ?

Les régions sont tout aussi démunies... Les ordres viennent de Bruxelles et les implantations imaginables ne sont que celles qui présenteront de l'intérêt pour la grosse finance mondiale : nous voyons bien que l'on a parlé de SM/SR (Saône-Moselle/ Saône-Rhin) mais jamais n'a été posée la question d'une liaison Seine/Saône...pourtant intéressante pour notre pays !

Nous avons acquis la certitude que la vocation attribuée au transport fluvial est essentiellement de jouer un rôle modérateur des prix de transport pour contraindre les autres modes à s'aligner... en enfermant le fluvial dans le très gros gabarit, on a tout gagné : les prix bas pour les gros volumes et l'argument de prix réduit pour faire pression sur les autres modes.

Dans la même veine, **ON** a autorisé sur la route le 44 tonnes : je parlerais là d'un superbe cadeau fait aux lobbyistes du routier, au monde pétrolier et au monde des travaux publics : l'augmentation des poids transportés sur camions permet un renouvellement rapide de la flotte routière (bon pour les constructeurs et les motoristes !), une grosse consommation de carburant (c'est bon pour les pétroliers) et une dégradation beaucoup plus rapide des chaussées (c'est bon pour les BTP) !!! Vive le 44 tonnes !

*De ce point de vue, il faut savoir qu'une route bien construite (type normes autoroutes) est quasiment indestructible si l'on n'y fait passer que des véhicules de moins de 10 tonnes ...la dégradation est ensuite exponentielle à chaque tonne supplémentaire transportée. C'est ainsi que l'on estime que **sur un autoroute bien construit, si l'on y fait passer des semi remorques en régulier, il faudra remettre dans les 35 ans après sa mise en service, un montant de remise en état équivalent à ce qu'a coûté sa construction... plus les camions seront lourds, plus le délai sera raccourci !... et ON parle déjà d'autoriser le 60 Tonnes ?***

Sur un Canal bien construit, on estime le réinvestissement égal au cout de construction entre 200 et 300 ans... et le cout initial au kilomètre n'est pas plus important que la construction d'une autoroute en montagne.

On comprend bien que ce ne sont pas les gouvernements qui décident de la politique des transports, mais les grands groupes financiers qui font pression pour servir leurs intérêts qui n'ont rien à voir avec l'intérêt de la planète ou du citoyen.

Ajoutons à cela que le monde du transport fluvial ne représente qu'une petite poignée d'électrices et d'électeurs et on comprend facilement le peu d'intérêt qu'il suscite... La plus petite commune trouve des sous pour fabriquer de multiples ronds points, mais refuse de relever les poubelles des navigants sur l'écluse voisine.

6 – Peut-on faire autre chose que le Grand Gabarit ?

Assurément OUI : ***voir le document FNE qui analyse remarquablement bien la réalité du réseau fluvial : il précise notamment que les grands gabarits sont des pénétrantes au service de grands ports maritimes : vouloir les mettre en réseau relève du fantasme !***

Doit t'on pour autant rejeter toute idée d'évolution du petit gabarit ? Notre syndicat a présenté une réflexion sur SNE (je la tiens à disposition par mail : sarlabord@gmail.com) sur une logique de voies à gabarits moyen variables (de 500 à 1500T) pour alimenter les grands gabarits actuels.

Le réseau fluvial Français que nous a légué Freycinet est le plus dense au monde et a un maillage significatif dans toutes les régions de France.

Il faut malheureusement être réaliste : le gabarit Freycinet (38m par 5m, 250 tonnes de chargement à 1m80 de tirant d'eau par bateau sur des canaux très lents) ne présente pas à l'horizon des 10/20 ans un rendement économique satisfaisant pour faire vivre les exploitants, excepté dans des cas spécifiques liés à des productions locales et régulières : une démarche à plusieurs niveaux est envisageable :

- 1- il convient de ne pas abandonner ce réseau FREYCINET existant, mais au contraire de le conserver en état de marche, voire l'améliorer en augmentant la profondeur pour permettre un tirant d'eau plus important et un chargement jusqu'à 320 ou 350 tonnes par bateau. Son intérêt pour le tourisme justifie encore plus cette préservation.
- 2- Sur une majeure partie de ce réseau Freycinet, il y a lieu de se questionner sur les perspectives qu'il offrirait au monde économique en la faisant évoluer pour offrir des capacités de charge plus importantes, rendant du même coup les exploitations viables et augmentant le service aux clients : plusieurs possibilités d'évolution existent :
 - en cumulant le rallongement des écluses et le relèvement des plans d'eau, sans toucher aux emprises du canal, on peut amener les bateaux à des chargements de 500 tonnes (50m par 5m avec un tirant d'eau de 2m40 ou 2m50).
 - Dans 80 à 90% du linéaire, en re-profilant les canaux existants sur les emprises actuelles, et en reconstruisant des écluses permettant le passage de péniches de 6m60 par 75m, on peut faire passer des péniches capables de charger des tonnages de l'ordre de 750 à 800 tonnes et surtout capables de charger des conteneurs sur 2 rangs et deux hauteurs. On rendrait ainsi à la voie la capacité à transporter des tonnages significatifs et à traiter du conteneur à l'intérieur des terres.
 - En reconstruisant des canaux sur des bases nouvelles pour passer à des gabarits supérieurs de l'ordre de
 - 85m par 9m50 permettant des tonnages de l'ordre de 1200 à 1500 tonnes
 - 135m par 11m40 permettant des tonnages de l'ordre de 3000 tonnes
 - 180m par 11m40, permettant des tonnages de 4 à 5000 tonnes

On comprend bien que le gabarit retenu doit être adapté aux conditions géographiques et économiques des régions traversées : la question étant de savoir si l'on recherche des réponses pour notre économie ou des réponses pour satisfaire les besoins des grands groupes internationaux : c'est en réponse à cette question que nous avons un regard très critique sur le choix de gabarit qui a été fait pour Rhin/Rhône et pour SNE : **Ils coutent très cher, détériorent le paysage, épuisent les réserves en eau et servent de voies de transit dans des régions qui n'ont aucune industrie apte à recevoir ou expédier de tels tonnages...**

En d'autres termes, on dépenserait des fortunes pour les firmes étrangères, le contribuable Français en paiera une grosse partie et paiera à vie l'exploitation et l'entretien des voies pour le compte d'autrui.

Nous proposons :

- 1- Que les forces politiques de ce pays posent en principe l'idée que le transport fluvial doit être privilégié : son potentiel d'économie d'énergie le JUSTIFIE TOTALEMENT.
- 2- Que soit initié un débat national – au parlement – au Sénat - avec les régions – avec les CCI – avec les industries, avec les citoyens... pour lister la réalité, lister raisonnablement les besoins et la nature des services à rendre en terme de capacité et de gabarit de transport fluvial
- 3- De cadrer précisément les couts d'opérations sur les différentes formules proposées
- 4- De mesurer avec attention les économies d'énergies réalisées en comparaison du routier
- 5- D'inventorier les résultats en termes d'activités induites par un renouveau de la voie d'eau en favorisant l'émergence de nouvelles entreprises françaises (constructions navales, réparations, accastillage, travaux publics, traitement des espaces, développement touristiques, voies vertes...)
- 6- Que soit mis en place un schéma directeur des transports qui définisse avec soin la complémentarité des différents modes de telle façon que soit utilisé le mode le plus pertinent fonction des volumes , des itinéraires et de la spécificité des marchandises .

Jacques DELHAY

Secrétaire national du Syndicat La Glissoire Tèl 0033 (0)6 95 06 88 32 Mail sarlabord@gmail.com