

Acteur central de la promotion et du fonctionnement de la voie d'eau en France, Voies Navigables de France (VNF), répond à trois missions : le développement de la logistique fluviale, l'aménagement des territoires autour de la voie d'eau et la gestion de la ressource en eau.

VNF emploie 4 300 agents répartis sur tout le territoire et exploite un réseau de 6 700 km de cours d'eau et canaux.

*Nous souhaitons aujourd'hui partager leur quotidien et leurs défis avec **Thierry Guimbaud**, Directeur Général de VNF.*



Thierry Guimbaud, comment votre établissement a-t-il traversé ces semaines d'épidémie de covid-19 et de confinement ?

Pour faire face à l'épidémie de Covid-19, VNF est engagé au quotidien pour maintenir au meilleur niveau possible deux de ses missions de service public essentielles : permettre la continuité du transport fluvial de marchandises pour alimenter la France en produits indispensables, et garantir la sécurité du réseau hydraulique pour les populations et les utilisateurs dans un contexte hydrique tendu.

Dès fin janvier nous avons mis en place une veille compte tenu de la situation en Chine. Ce dispositif d'anticipation a été très utile.

Il est monté en puissance progressivement pour devenir une structure légère de crise puis, dès début mars, un comité exécutif de crise avec tous les dirigeants de l'établissement. Cette anticipation a permis de placer tous les agents "tertiaires" en situation de télétravail et de fermer l'ensemble des sites administratifs dès le mardi 17 mars 12h00 sans que les fonctions supports soient affectées.

Il faut dire qu'avec 1 siège, 7 directions territoriales et 500 implantations sur le territoire, l'établissement s'est résolument tourné ces trois dernières années sur les outils modernes de travail et la dématérialisation. Nous étions déjà

rôlés à la visioconférence, au dispositif de partage de données et de documents. Cette crise nous a fait faire un pas nouveau, décisif, dans cette voie. Grâce à cela, j'ai pu "rencontrer" plus de 200 cadres de terrain ce dernier mois, discuter très régulièrement avec les représentants du personnel, m'adresser à tous les personnels de VNF.

6 700 km
de canaux, fleuves et rivières canalisées



40 000 hectares
de domaine public fluvial



4 000
ouvrages d'art



Crédit photo @ VNF

Les niveaux de service sur les 2200 kilomètres du réseau Grand Gabarit ont été adaptés afin d'éviter les contaminations collectives et en maintenant "en réserve à domicile" une partie des effectifs pour tenir sur la durée.

Cette adaptation a toujours été concertée avec la profession de sorte que l'activité de fret fluvial a

montré une remarquable résilience dans cette crise, j'y reviendrai.

Pour les agents de maintenance qui travaillent en équipe, nous avons décidé de différer toute action non indispensable. Dans le cas contraire, des protocoles d'intervention spécifiques sont réalisés et les personnels sont évidemment équipés de moyens de protection (masques chirurgicaux, gels, gants) dont VNF assure le renouvellement avec les difficultés que chacun a connues au début. Nous sommes allés "faire notre marché" directement en Chine, ce qui n'a pas été simple, mais ça a réussi.



Crédit photo @ VNF

Chaque dispositif a été conçu en étroite concertation avec les représentants du personnel qui ont fait preuve, je tiens à le souligner, d'un grand sens des responsabilités. Tous les collaborateurs sont très engagés pour le maintien d'un service public de qualité.

La robustesse dont fait preuve VNF dans cette crise lui permet de remplir les missions stratégiques sur lesquelles l'établissement est attendu. Elle est aussi source de fierté pour l'ensemble du personnel.



Crédit photo @ VNF

On sait que les secteurs aériens, ferrés, routiers ont été fortement atteints par cette crise. Et le transport fluvial, a-t-il été autant touché ?

Le transport fluvial, comme les autres modes, a été impacté par la crise et certains de ses professionnels ont connu des difficultés, c'est une évidence.

« Le transport fluvial s'est révélé particulièrement résilient dans la période »

Néanmoins, le transport fluvial s'est révélé particulièrement résilient dans la période, chacun le reconnaît. **Certains segments, comme celui des céréales par exemple, a même battu des records de trafic depuis début mars.** C'est en fait l'arrêt presque total du BTP et le fort ralentissement du commerce mondial qui expliquent les diminutions globales d'activité qui ont été, en mouvements de bateaux, de 30 à 40 % au plus fort de la crise pour revenir à 15 % environ ces dernières semaines.

Il a aussi pu s'appuyer sur une filière qui a fait preuve d'engagement et de réactivité et qui s'inscrivait au moment de la survenance de l'épidémie dans une dynamique très positive. En effet, avec près de 7,4 milliards de t-km, **le trafic fluvial en 2019 a enregistré une croissance de +10% par rapport à 2018.**

Il est encore trop tôt pour tirer toutes les leçons de la crise, nous sommes encore dedans. Néanmoins, je pense qu'en effet l'efficacité du mode, sa capacité à acheminer des volumes importants à moindres nuisances environnementales, la robustesse de VNF, le gestionnaire national des infrastructures, et je n'oublie pas nos amis d'EDF sur le Rhin et de CNR sur le Rhône, sont des enseignements à retenir ; **le fluvial peut contribuer à la construction d'une chaîne logistique plus sûre et plus sobre.**

Les secteurs et professions ont-ils été impactés différemment ? Quelles mesures avez-vous prises ?

Les évolutions générales enregistrées que je viens d'évoquer sont toutefois hétérogènes selon les bassins et filières.

Les expéditions de sables et de graviers se sont retrouvées quasiment à l'arrêt, sauf sur le Rhin et la Moselle, les matériaux étant expédiés vers des chantiers en Allemagne et Pays-Bas où l'activité des BTP a été moins réduite qu'en France.

La reprise progressive des grands chantiers depuis 2 semaines permet d'envisager un retour de l'activité de transport fluvial de granulats dont les professionnels projettent une baisse d'activité en 2020 de 20% par rapport à 2019, qui a été une excellente année.

En raison de l'arrêt des productions, les transports de produits chimiques, notamment engrais, ont également été, un temps, stoppés.

Le transport de céréales vers les silos portuaires d'exportation (Dunkerque, Rouen, ports du bassin Rhone-Saone, Fos), a porté le trafic au début de la période de crise et est encore très soutenu. Des barges dédiées habituellement aux transports de granulat ont su s'adapter très vite pour transporter des céréales, montrant à cette occasion, l'agilité et l'adaptabilité du secteur.

Le secteur des conteneurs, quant à lui, a connu une forte baisse, de l'ordre de -30 à -40%, soit en raison de l'arrêt momentanée des fabrications en Chine soit en raison des entrepôts logistiques pleins, et ne pouvant être vidés du fait de la fermeture des magasins mais également du fait de la contraction globale de la demande.

« Dès le premier jour de la crise, sans attendre les mesures nationales de soutien aux entreprises VNF a décidé la gratuité des péages pour les bateaux de fret »

Si la filière fluviale fait preuve d'engagement et de réactivité pour répondre aux nécessités dans le

contexte de crise, les professionnels se trouvent bien entendu économiquement affectés par l'amputation d'une part importante de leurs chiffres d'affaires.

C'est pourquoi, dès le premier jour de la crise, sans attendre les mesures nationales de soutien aux entreprises, VNF a décidé la gratuité des péages pour les bateaux de fret. Elle est entrée en vigueur le 13 mars, date du passage en stade 2 renforcé et s'achèvera probablement le 2 juin prochain si le retour à la normale dans nos activités est confirmé. C'est un engagement très significatif de notre établissement pour l'ensemble du secteur.



Crédit photo @VNF

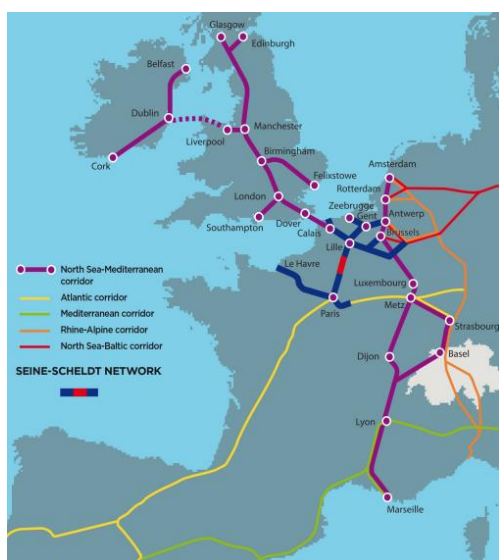
Etes-vous en contact avec d'autres gestionnaires en France ou en Europe ?

Oui, bien sûr. Je pense notamment à nos partenaires rhénans sous l'égide de la CCNR (Commission centrale pour la navigation du Rhin). Le Rhin fait en effet l'objet d'un traité international, nous avons agi en étroite concertation avec eux pour adapter l'amplitude horaire (passant de H24 à H16) afin de préserver la santé des personnels d'EDF Hydro et de VNF, particulièrement touchés par l'épidémie dans cette partie de notre pays. **Cette évolution est un événement d'importance.**

Depuis le 19^{ème} siècle, cet axe majeur européen est ouvert à la navigation en continu. C'est dire l'importance de la crise mondiale et des décisions

qui ont dû être prises et leur caractère le plus transitoire possible. C'est la raison pour laquelle, dès le 10 mai au soir, les installations sont réouvertes en H24.

Je pense aussi à nos collègues wallons et flamands avec qui les rapports sont quotidiens. Nous agissons même de concert avec eux dans le cadre d'un Groupement d'Intérêt Economique Européen (GEIE) pour la liaison de la Seine à l'Escaut.



Corridors de transports européens

Quels enseignements tirez-vous pour l'après, au niveau de l'interprofession ?

Chaque maillon de la chaîne logistique fait preuve, nonobstant des contraintes humaines et matérielles parfois lourdes, d'une grande réactivité pour s'adapter aux besoins du trafic.

Le temps du retour d'expériences va venir. Les deux mois passés sont riches de pistes à exploiter pour nous permettre d'être collectivement plus agiles et plus performants.

Le tourisme et le transport fluvial auront à se réinventer à l'issue de cette séquence. C'est le sens du chantier que j'ai demandé à mes équipes en charge du développement d'ouvrir en lien étroit avec l'ensemble des professionnels.

Cette crise renforce une conviction profonde : le partage, l'alignement des acteurs sur toute la chaîne de valeur sont décisifs que l'on parle d'interprofession, de partenariat, de coopération ou d'autres choses. Peu importe les termes. Notre secteur qui n'a pas la puissance et la renommée du ferroviaire, du routier, de l'aérien doit impérativement poursuivre dans cette voie. Si la crise pouvait faire émerger définitivement cela, ça ne serait pas si mal.

Le tourisme est à l'arrêt complet. Espérez-vous un redémarrage partiel voire territorialisé du tourisme fluvial ? Quelles seront les conséquences sur cette économie fragile mais essentielle pour nos régions ?

Si la résilience du fret fluvial a été démontrée, la situation du tourisme fluvial, deuxième cœur de notre activité est, elle, beaucoup plus difficile.

La saison touristique 2020 est bien sûr impactée par la crise et les retentissements économiques sur la filière, pour partie composée de TPE, sont encore difficilement mesurables. Tout comme les effets induits sur l'économie de nos territoires : on estime en effet que les 11,5 millions de touristes fluviaux génèrent une retombée annuelle de l'ordre de 1,4 milliard d'euros dans notre pays. C'est considérable pour tous nos territoires, qu'ils soient urbains ou ruraux.

« Si la résilience du fret fluvial a été démontrée, la situation du tourisme fluvial, deuxième cœur de notre activité est, elle, beaucoup plus difficile »

Aussi, si certains plaisanciers étrangers nous ont déjà informés qu'ils renonçaient à leurs projets de navigation pour cette année (les plaisanciers étrangers représentent 36% des plaisanciers sur les eaux intérieures françaises), les opérateurs professionnels maintiennent pour l'instant leurs projets, en les retardant, malgré les très

nombreuses demandes d'annulations auxquelles ils ont dû faire face. Certains ont pu profiter des récentes dispositions pour organiser des reports de réservation, parfois sur la saison 2021. Nous sommes bien entendu en contact étroit et régulier avec la profession.



Crédit photo @VNF

En sus des mesures gouvernementales dédiées au soutien des entreprises, VNF a décidé, dans un premier temps et dès mi-mars, que les péages de plaisance (opérateurs de tourisme et plaisance privée), qui sont essentiellement forfaitaires, seront réduits au prorata de la durée de la crise. J'aurai l'occasion de soumettre à la décision d'un prochain Conseil d'Administration du mois de Juin, toutes les mesures que l'Etablissement peut prendre en la matière.

Bien sûr, l'autorisation effective de la navigation touristique et des activités nautiques sur le réseau de VNF dépendra des décisions de l'Etat, nationalement ou localement, en fonction de l'évolution de la crise sanitaire et du type de tourisme concerné. Le tourisme fluvial présente en effet plusieurs formes ; les contraintes et les enjeux sanitaires sont très différents entre les paquebots de croisière et les petites locations familiales par exemple. **On peut donc supposer qu'il sera procédé à une reprise d'activité différenciée.**

Quoiqu'il en soit, VNF, en liaison avec les différentes parties prenantes et en tenant compte des contraintes des travaux d'entretien qui doivent être effectués, procède à des travaux préparatoires à la réouverture technique du réseau touristique de petit gabarit pour le rendre opérationnel à partir de fin mai, sachant que le réseau Grand Gabarit, lui, n'a pas été fermé à la navigation.

Nous serons prêts quand les activités touristiques seront autorisées à nouveau !

La semaine prochaine, nous poursuivons cette interview avec la question essentielle de la gestion de l'eau et les grands projets que nourrit VNF.

Merci Thierry Guimbaud !

Propos recueillis par Aziz Ouabi