

Thierry Guimbaud, est le Directeur général des Voies navigables de France (VNF), dont les trois missions demeurent le développement de la logistique fluviale, l'aménagement des territoires autour de la voie d'eau et la gestion de la ressource en eau.

La semaine dernière, nous avons abordé le thème du transport fluvial pendant la crise du Covid-19. Avec notre membre IAGF Thierry Guimbaud, nous avons décidé d'élargir la focale et de parler de l'après-crise, les défis auxquels les VNF font face ainsi que les actions mises en place pour répondre aux enjeux environnementaux et climatiques.



La gestion de l'eau – autre mission de VNF. Vous êtes aussi un acteur incontournable de la gestion de l'eau en France. Comment se portent les 6700 km de cours d'eau et canaux dont vous avez la charge en France ?

Oui, VNF est aussi un « transporteur d'eau » et la gestion hydraulique est une mission centrale pour l'établissement qui doit garantir l'approvisionnement en eau des populations, des agriculteurs ou des industriels et assurer leur sécurité par une gestion très rigoureuse de nos ouvrages qui en régulent le flux. Il s'agit aussi de répondre aux besoins de la navigation bien sûr. C'est donc une mission stratégique sur laquelle les collaborateurs concentrent tous leurs efforts pendant la crise sanitaire.

« notre réseau fluvial (...) est de plus en plus directement confronté aux conséquences du dérèglement climatique »



Barrage de Pont-et-Massène @VNF

Quels sont vos défis en matière de gestion de l'eau dans la lutte contre le réchauffement climatique ?

C'est une évidence, notre réseau fluvial, intimement connecté au réseau hydrographique de notre pays, est de plus en plus directement confronté aux conséquences du dérèglement climatique ; il est aujourd'hui exposé toute l'année à des crues et à des étiages de plus en plus marqués.

A cela vient s'ajouter la prolifération des algues et des plantes invasives liée à l'élévation des températures et des pollutions. Ce sujet devient un problème d'équilibre écologique majeur sur certaines parties de notre réseau.

Le réchauffement climatique impose une gestion économe et pérenne de la ressource en eau ; c'est la raison pour laquelle VNF se modernise afin d'améliorer sa capacité d'une part d'anticipation et d'autre part de préservation de la ressource.

Depuis plusieurs années maintenant l'établissement « instrumente » le réseau afin de suivre en temps réel les niveaux d'eau, les débits et les prélèvements effectués dans le milieu naturel. Ce suivi permet de mieux anticiper la gestion hydraulique sur l'ensemble du réseau et d'optimiser la gestion de la ressource en eau, pour un partage équitable entre les différents usages.



Application pour la
Gestion HYdraulique et la
Ressource en Eau

Cette supervision est accessible à tous en temps réel sur le portail AGHYRE (Application pour la Gestion HYdraulique et la Ressource en Eau).

C'est aussi dans cet objectif que nous avons conclu en début d'année un partenariat avec Météo-France. Il *constitue une étape supplémentaire pour une gestion plus fine et plus réactive de l'eau*. Au-delà, nous souhaitons mener un partenariat de recherche avec Météo-France et le Service Central d'Hydrométéorologie et d'Appui à la Prévision des *Inondations* par exemple, pour étudier la question des impacts des évolutions des régimes pluviaux et hydrologiques à moyen et long terme sur notre réseau et nos activités.

Enfin, nous agissons sur les ouvrages eux-mêmes (barrages de navigation, barrages réservoirs, prises d'eau, digues, etc.) en les régénérant et les modernisant pour rendre leur manœuvre plus agile et plus sûre.

Du point de vue qualitatif, j'y ai fait allusion en évoquant les plantes invasives, VNF engage de nombreuses actions de préservation des espèces et des milieux humides pour concourir au maintien de la biodiversité sur et autour des voies d'eau : utilisation du génie végétal pour la protection des berges, aménagement de frayères, de passes à poissons... Parallèlement, nous veillons à maîtriser l'impact de nos activités sur la qualité de l'eau, qu'il s'agisse des opérations de chômage et de dragage, de l'utilisation des produits phytosanitaires ou de la gestion des déchets. C'est là critère clé d'évaluation de la performance environnementale des différentes activités de l'établissement.



L'hydrocotyle, plante invasive, a envahi les rives de la rivière franco-belge, la Sambre @ Yann Fossurier / France 3 Nord

Comment s'est organisée la conduite de cette mission pendant la période de confinement ?

Sur le terrain, l'organisation déployée a visé à mettre en sécurité le réseau hydraulique, en poursuivant notamment l'exploitation et de la

maintenance des ouvrages, afin de garantir l'approvisionnement en eau et de prévenir les éventuelles crues.

La crainte était réelle en effet de voir un épisode de crue printanière, dans un contexte où les bassins hydrographiques étaient proches de la saturation suite à l'hiver pluvieux, (les barrages-réservoirs avaient atteint leur niveau le plus haut avec, mi-mars 2020, une moyenne de remplissage de 90 % pour l'ensemble des installations), ce qui nécessitait de mobiliser en nombre des agents sur le terrain, avec des difficultés pour assurer le respect des gestes barrière.

Mais, pendant la période des deux mois de crise, il y a eu très peu de précipitations, moins que la normale saisonnière. Nous avons uniquement constaté un épisode de pluie torrentielle mi-mai qui a nécessité une gestion fine du système alimentaire du canal du Midi dans la Montagne Noire. Mais, de fait, la crise a globalement changé de nature. Certaines régions commencent à avoir des difficultés d'alimentation hydraulique des cours d'eau naturels et des canaux, notamment dans le centre de la France

Cela souligne la criticité de plus en plus grande de la gestion de l'eau dans notre pays. C'est un point de vigilance très fort pour nous.

Regarder devant – Parmi vos grands projets figurent : un chantier d'envergure Seine Nord Europe, et des transitions de toute la filière avec par exemple le verdissement du transport fluvial, dont vous êtes l'un des principaux promoteurs. Ces 2 thématiques restent-elles prioritaires et porteuses d'espoir et d'emplois à l'heure où nous évoquons les défis de la relance post-covid ?

« C'est bien parce qu'elle porte cette vision géostratégique que l'Europe soutient fortement et constamment le projet Seine-Escaut. »



Le Canal Seine Nord @VNF

Le Canal Seine Nord Europe, dont la réalisation a été confiée à une société de projet régionale à la gouvernance de laquelle nous participons, s'inscrit dans un projet européen plus vaste, le projet Seine-Escaut, au cœur du corridor Mer du Nord-Méditerranée. VNF intervient quant à lui directement dans la maîtrise d'ouvrage d'opérations de régénération lourdes en amont et en aval de cette infrastructure inédite en France. La réalisation de cette liaison à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas – l'absence de connectivité entre les bassins est, il est vrai, une des faiblesses de l'infrastructure fluviale nationale - va concourir au développement des hinterlands des ports français de la façade nord, du Havre à Dunkerque. En fixant la valeur ajoutée industrielle et logistique le long de la voie d'eau, elle concourra aussi au dynamisme économique des territoires traversés par des créations d'emplois non délocalisables. Au-delà du canal nouveau qui sera creusé, c'est un formidable projet de stratégie logistique dans notre pays. C'est bien parce qu'elle porte cette vision géostratégique que

l'Europe soutient fortement et constamment le projet Seine-Escaut.

Avec l'augmentation significative des budgets de régénération et de modernisation du réseau existant, ce projet marque aussi la fin d'une longue période de sous-investissement dans l'infrastructure fluviale ; pour ma part, je veux y voir aussi le signe d'une ambition et d'une attente publiques fortes dans le rôle que la filière fluviale sera amenée à tenir à l'avenir.

Le verdissement de la flotte est également un enjeu fort pour la contribution de la filière fluviale à la transition énergétique et écologique...

Oui, absolument. La flotte doit être à la hauteur de cet enjeu, **et si le transport fluvial offre d'énormes avantages écologiques, il n'échappe pas à un examen objectif de sa performance environnementale.**

Les bateaux fluviaux sont en effet parfois assez anciens et les motorisations d'une grande longévité, mais la flotte doit s'adapter aux nouvelles exigences afin de maintenir son avantage concurrentiel naturel. Elle présente des caractéristiques spécifiques, liées notamment à la « navigation en milieu confiné » qui requièrent un effort de R&D important auquel sa faiblesse numérique (environ 1000 bateaux de fret sont immatriculés en France) ouvre des perspectives limitées d'amortissement.

La profession est pleinement engagée dans cette mutation et VNF accompagne l'effort de la filière dans ce sens, soit pour transposer des solutions existantes dans d'autres modes, soit pour poursuivre les recherches. C'est dans cet esprit que nous avons conforté nos instruments d'accompagnement financier : le Plan d'aide à la modernisation & à l'innovation 2018-2022 (PAMI) comporte ainsi un volet dédié à

l'innovation de 2 millions d'euros d'aides sur cinq ans et ouvert non seulement aux transporteurs de fret, mais aussi à de nombreux prestataires techniques ou même aux professionnels du tourisme fluvial, à condition que les innovations proposées puissent également bénéficier au secteur du fret fluvial.

La signature prochaine d'Engagements pour la Croissance Verte (ECV) sous l'égide de l'Etat devrait marquer une étape décisive dans l'engagement de tous les acteurs de la chaîne de valeur fluviale. VNF y joue un rôle majeur. Il entend bien poursuivre et amplifier cette politique.

Ces deux thématiques, développement de l'infrastructure et transition de la filière demeurent –elles des priorités ?

Vous avez évoqué ces chantiers emblématiques. Ils sont en effet structurants pour permettre au fluvial de jouer pleinement son rôle à l'avenir. Ils ne prennent cependant tout leur sens que parce qu'ils s'inscrivent dans une multitude de projets tout aussi importants - qu'il s'agisse du développement de l'usage du fluvial dans la logistique urbaine, de sa bonne intégration dans des logiques d'économie circulaire par une meilleure valorisation des sédiments, de l'optimisation du maillage des ports intérieurs, ou encore de l'équipement du domaine public fluvial en points d'alimentation d'énergies alternatives...

La liste est longue : **tous concourent à l'amélioration de la performance économique et environnementale de la filière pour garantir durablement son développement.**

Propos recueillis par Aziz Ouaabi