

## Ne jetez pas votre histoire dans l'eau !

Une analyse de la façon que Voies Navigables de France s'occupe du maintien du patrimoine des voies navigables



Hans Kouwenberg

Avril 2020

## **Le réseau impressionnant des voies navigables**

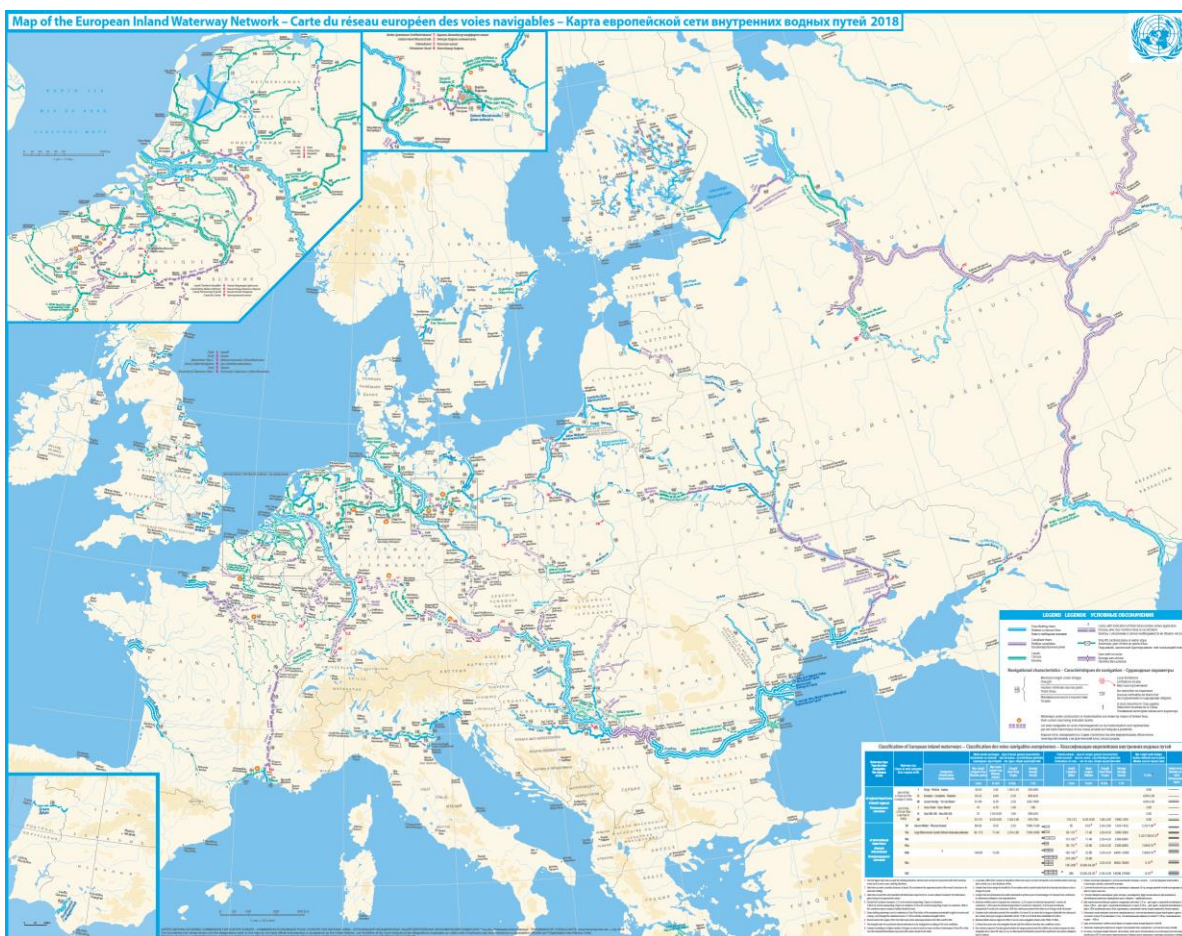
Les bassins de la Seine, de la Loire, du Rhône et de la Saône sont connectés avec ceux de la Moselle, du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut. Ça veut dire qu'une péniche de dimensions « Freycinet » (38,50 x 5,05 mètres) peut partir du Havre afin de se diriger vers Bâle, vers Cologne, vers Maastricht, vers Anvers ou vers Rotterdam et Amsterdam. Ou même vers Hambourg, Berlin, Prague et Stettin ! Ou encore plus loin : vers Vienne, Bratislava, Budapest, Belgrado ou Constance...

Des péniches moins longues que 38 mètres ou moins larges que 5 mètres ne sont plus utilisées commercialement en Europe. Mais un bateau de plaisance qui n'est pas plus long que 25 mètres ou plus large que 4 mètres peut se rendre à Stockholm, à Gdansk, à Varsovie. Et un tel bateau n'aura aucun problème de naviguer jusqu'à Bordeaux, Toulouse, Narbonne ou Agde.

Il n'y a pas moins de DIX MILLES CINQ CENTS kilomètres de voies navigables en France ! C'est DOUZE pourcent du total en Europe, et UN QUART du réseau navigable des 12 pays principaux de l'Europe d'ouest. Seul l'Allemagne compte plus de fleuves, rivières et canaux sur le territoire. (Cliquez sur la carte de l'UNECE pour l'agrandir).

Comme on peut voir sur cette carte de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE) il y a des grandes différences entre les voies navigables en ce qui concerne leurs dimensions : longueur et largeur des bateaux, tirant d'air et tirant d'eau, les nombre et les dimensions d'écluses et le nombre de sas, les axes principales y montrent des caractéristiques qui n'ont rien à voir avec les voies fluviales de petit gabarit comme celles de la Grande Bretagne, de Pologne et de Suède. Le Rhin, le Danube, l'Escaut Maritime ou le Canal Albert peuvent accueillir les convois poussés de 185 mètres de long et de 12 mètres de large. En France le nombre de ces voies navigables à grand gabarit reste limité : à part du Rhin, la Moselle, la Liaison Dunkerque-Escaut, la Seine Maritime et le bassin Rhône-Saône, presque tout le reste du réseau français est à petit gabarit, le plupart étant des « canaux Freycinet ».

Mais bon, je ne regarde pas le réseaux seulement d'un point de vue économique : pour moi, la fascination est la possibilité de larguer les amarres d'un bateau à Dunkerque et de se retrouver à Arles, par exemple, diagonalement à l'autre côté du pays. Ma passion pour les voies navigables a commencé quand je parcourais la Languedoc sur une Mobylette, en 1980. Je passais un pont sur lequel un panneau indiquait « Canal du Midi ». Je ne pouvais pas m'imaginer que la fossé partiellement envasée dessous ce pont soit vraiment un canal navigable ! De retour chez moi j'ai pris un atlas - Internet n'existait pas encore et on n'avait pas le téléphone portable - et j'ai trouvé le trajet de ce fameux canal de Pierre-Paul Riquet, qui figure maintenant sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO. Là, aussi, la possibilité de prendre un bateau à Sète et de naviguer jusqu'à Bordeaux m'a ébahi. Six mois plus tard j'ai loué un bateau de plaisance afin de faire une partie du parcours personnellement.



J'étais ravi de ce voyage : le bateau qui franchit les biefs, ombragés par des platanes, avançant lentement au pas d'un promeneur, et qui parcourt les paysages autour sans en faire partie ; l'équipage qui se déplace avec leur logement à bord, où on peut tout faire qu'on fait également dans une maison de vacances sans débarquer ; l'excitation causée par les passages d'écluses, surtout dans les écluses en échelles ; et notamment le plaisir de se trouver dans un autre endroit tous les soirs et de dormir dans le calme de la campagne même si on est pas loin d'un centre-ville.

Alors j'ai commencé à m'imaginer que je pourrais acheter ce bateau de location, pour faire des voyages beaucoup plus loin. Je me voyais naviguer sur le Rhône, puis encore plus au Nord, jusqu'à la frontière de mon pays de naissance, les Pays-Bas. Et avec une carte du réseau navigable j'étudiais les possibilités : quels parcours seraient possible pour arriver en Belgique ou aux Pays-Bas ? Et y a-t-il des obstacles ou des obstructions ? À ma grande surprise j'ai découvert qu'on ne pouvait pas seulement naviguer jusqu'aux Pays Bas avec un bateau de plaisance, mais qu'il y avait toujours des péniches, des bateaux de transport, qui faisaient l'aller et le retour régulièrement ! Que le transport fluvial existait à côté du transport maritime : de Rotterdam on peut naviguer à Sète ou à Marseille par la mer, bien sûr, mais aussi – et même plus économique – par les eaux intérieures.

Plus que j'étudiais les possibilités de la navigation fluviale, plus celle-ci devenait une passion. Jusqu'au point que j'ai acheté une péniche moi-même en 1990, pas une péniche de plaisance, mais une VRAIE péniche de commerce de 300 tonnes, capable de faire des transports de minerais ou de céréales partout en Europe. Pendant presque dix années j'ai parcouru les canaux et les rivières, les fleuves et les plans d'eau de la France, de Belgique et des Pays-Bas, seulement pour constater en fin que la passion ne fût pas éteinte, mais plus vive que jamais.



Carte du Canal du Midi de 1690

J'ai trouvé que je ne suis pas le seul d'avoir une passion pour les voies navigables : il y a des milliers de personnes qui sont aussi passionnés que moi en ce qui concerne les possibilités de grands voyages sur l'eau. Il paraît qu'il y a 35.000 bateaux de plaisance fluviaux en France : avec 2 personnes à bord, ça veut déjà dire qu'il y a autant de gens qui naviguent que le nombre d'habitants d'une ville comme Carpentras, Agde ou Compiègne ! Est c'est SANS compter les milliers de Belges, d'Allemands, de Néerlandais et d'Anglais qui circulent pas les canaux français...

## Patrimoine

Depuis 1996, le Canal du Midi est inscrit dans la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Dans cette année je naviguais comme « batelier artisanal » et j'espérais que le reste du réseau navigable serait aussi inscrit dans cette liste, parce que j'apercevais tous les jours que l'état des canaux et des rivières était en train de se dégrader énormément, et rapidement. Le gérant des voies navigables françaises, VNF, créé en 1991 en remplacement de l'Office National de la Navigation ONN, est responsable pour la moitié des voies navigables en France, l'autre moitié étant la responsabilité d'autres organismes comme CNR, EDF, les régions ou les mairies. En général on peut dire que presque tout le réseau 'interconnecté' est géré par VNF. Et que cette partie du réseau n'était PAS DU TOUT en ordre.

Notre crainte n'était pas seulement que le réseau se dégraderait encore plus. Nous craignons également la réaction de chaîne qui commençait d'apparaître : des problèmes dans les canaux qui ralentissaient les péniches, puis des affréteurs qui décidaient de transporter par camion au lieu de par péniche, puis la manque de transports offerts et encore moins de péniches, puis une manque d'entretien encore plus remarquable, etcétera. Si la demande pour le transport fluvial diminuerait, une pire dégradation semblait inévitable.

Il s'avérait que l'inscription à la liste de l'UNSECO des autres voies navigables n'a pas eu lieu. Mais l'aide est venue d'une côté inattendu : la navigation de plaisance – et surtout la location de bateaux – commençait à croître partout dans le réseau navigable de la France. Après les bases de location dans le Canal du Midi, d'autres bases ont été créés dans toutes les régions, d'abord en Bourgogne, en Lorraine et autour de Paris, mais également en Bretagne, en Alsace, dans la Charente, le Lot, la Baïse, le Doubs et dans les Ardennes. Grâce à ces plaisanciers, les bateliers artisanaux n'étaient plus les seuls qui utilisaient les voies navigables. Vraiment, dans les années 2000-2010, beaucoup de travaux étaient fait pour l'automatisation des écluses, pour que les plaisanciers pourraient s'en servir sans nécessité de s'annoncer à chaque passage. Malheureusement cette automatisation a été faite d'une manière qui ralentissait les bateaux de commerce, parce que on n'a pas voulu optimiser les cycles d'éclusage pour eux. Tant pis, si la plaisance est une raison additionnelle pour l'entretien des voies navigables, c'est déjà bien !

Mais en 2000, les choses commençaient de s'aggraver : la suppression des bureaux d'affrètement et la tour de rôle faisaient chuter les « frets » (les tarifs que les péniches facturaient pour leurs transports) à cause de la compétition sur un marché libre, sur lequel le réserve de « cale » (nécessaire pour pouvoir garantir la disponibilité de bateaux partout) créa un déséquilibre entre la demande et l'offre de bateaux. Le résultat de cette chute de revenus était que beaucoup de bateliers décidaient de faire déchirer leurs bateaux, diminuant la capacité de la flotte considérablement. Dans cette cercle vicieuse, le déchirage de péniches paraissait le coup final pour la batellerie artisanale : une fois que la

réserve de 'cale' n'existait plus, les affréteurs cherchaient souvent des bateaux en vain, quand ils avaient des transports en offre. Et si aucun bateaux n'était disponible, ces transports ont été faits en camion. Et quand l'habitude de faire venir des camions pour les transports était établi, le retour au transport fluvial n'est jamais revenu... On a vu que certaines voies navigables étaient limitées en enfoncement. À cause de la manque d'entretien une profondeur de 1,80 mètres ne pouvait plus être garantie, alors les péniches ont évités ces canaux (comme le Canal des Vosges, le Doubs, le Canal de la Meuse et même le Canal entre Champagne et Bourgogne, qui avait devenu une sorte d'axe principale entre les bassins de la Seine, Marne et Meuse et celui de la Saône et du Rhône). Moins de péniches, moins d'entretien, etcétera, etcétera. Tout ça est même évolué jusqu'au point que la profondeur commence d'être un problème pour la plaisance : sans les péniches qui « draguent » une voie navigable par leurs passages, l'envasement et l'ensablement sont inévitables !

Dans cette phase il me semblait sage de vendre ma péniche, ce que j'ai fait. Ensuite je me suis occupé de l'informatique fluviale, et ma participation dans plusieurs comités d'experts au sujet des voies navigables (comme dans la Commission Centrale de la Navigation sur le Rhin et dans une série de projets autour des SIF, les Systèmes Informatiques Fluviales) causait qu'on commençait de me considérer comme un « expert » du transport fluvial. En 2009 j'accompagnais quelques mariniers désespérés à une assemblée avec la direction de VNF (Mme Isabelle Andrivon, entre autres), où tous les craintes de la batellerie passaient la revue. Il n'y avait que des assurances de la part de VNF qu'on ferait TOUT pour maintenir le réseau navigable et pour assurer la navigabilité des canaux et rivières existants. Néanmoins les problèmes continuaient : surtout les voies navigables au sud de la ligne Paris-Strasbourg la dégradation devenait insupportable, bien que les autres axes n'étaient pas épargnés (la fermeture du Canal de la Sambre, du Canal de la Somme, et – plus récent – du Canal des Ardennes en sont exemples). Des manques de profondeur, des pannes d'écluses, des interruptions de la navigation très fréquentes et même des effondrements des ouvrages, c'est ce qu'on trouvait une fois passé Saint-Mammès, Vitry le François ou Toul. Tous les voies navigables au sud étaient mal entretenues, peu profondes et – à cause de ça – lentes et peu fiables. Des services de base (comme des brise-glaces en hiver ou des réserves d'eau en été) manquaient de plus en plus, ce qui résultait en interruptions de la navigation pour beaucoup de raisons. Grâce à cette mauvaise fiabilité du réseau, de moins en moins de bateaux osaient naviguer dans les canaux de la moitié sud de la France. Et parce qu'il y avait moins de bateaux qui passaient, l'entretien diminuait aussi, ce qui menaçait de créer une cercle vicieuse : moins de bateaux, moins d'entretien, encore moins de bateaux, encore moins d'entretien, etcétera.

Parfois VNF semblait de comprendre les problèmes : une « pilote » de transports de pièces de Peugeot-Citroën, par exemple, a été promue ; elle était malheureusement frustrée par des chômages inattendus et par une manque de fiabilité à cause du réseau déjà trop abimé. Des « investissements » était promis

dans le réseau ; ils s'avéraient ne PAS être des dragages ou des reconstructions d'écluses, mais des « œuvres d'art » dans les tunnels du Canal du Rhône au Rhin ! Tout le monde qui était au courant de la situation horrible des canaux se demandait comment VNF a pu investir des centaines de milliers d'euros en travaux qui ne changeait rien du tout de l'état des voies navigables...

Finalement, les bateliers artisanaux ont abandonné le combat : le plupart entre eux ne passe simplement plus la ligne Paris-Strasbourg, restant au Nord de cette démarcation. Ceux qui osent se diriger vers le bassin Saône-Rhône prennent la voie la plus fréquentée, le Canal entre Champagne et Bourgogne, attendant la fermeture de la moitié sud du réseau.

VNF croyait toujours que les canaux survivraient. La plaisance pourrait prendre la place des péniches, selon eux, et parce qu'un bateau de plaisance est moins profond, les problèmes disparaîtraient tout seuls... Ce qu'on n'a PAS compris est qu'un bateau de commerce – chargé – a un effet de « dragage » dans un canal, mais s'il n'y a plus des bateaux de commerce, les canaux s'ensavent et se remplissent de végétation aquatique. Ainsi les problèmes de faire passer les péniches ont été remplacés par des problèmes de faire passer les bateaux de plaisance : envasements horribles, prolifération incontrôlée des plantes et une fauche fréquente, plaisanciers coincés devant des chômages inattendus ou des pannes d'écluses, enfin bref : tous les problèmes existants, mais au carré !

En 1991, l'année que j'achetais mon bateau, il y avait encore plus de 13.000 bateaux, 8.000 du gabarit « Freycinet » et 5.000 bateaux plus grands. Mais si on regarde les publications de la Commission Centrale de la Navigation sur le Rhin des dernières années, les voies navigables « Freycinet » ne sont même plus mentionnées du tout ! Il n'en reste plus qu'un trait fin sur la carte. Depuis 1980 le nombre de bateaux Freycinet décline, il en reste moins de 800 en 2020, dont la moitié est Français, presque tout le reste est belge ou néerlandais. Contrairement à d'autres régions en Europe, l'utilisation de bateaux d'une plus grande classe reste impossible en France parce que le gabarit du plupart des canaux ne le permet pas. Ça veut dire qu'une indisponibilité du transport par eau peut seulement être résolu par les transport par train ou par camion, étant plus chers et plus polluants que le transport fluvial ! Malheureusement c'est la réalité d'aujourd'hui : 99 % des transports dans la moitié sud de la France se font par camion....

## La situation en 2020

Depuis 2007, j'habite à côté de la Petite Saône, en fait la rivière coule littéralement devant mon jardin. Quand je naviguais moi-même, avant 1999, on voyait passer plusieurs péniches à cet endroit, parfois même une dizaine par jour ou plus. Après mon arrivée dans la Haute Saône, la moyenne de péniches passantes était déjà en dessous d'une par jour. Maintenant, en Avril 2020, UNE péniche y est passée depuis le 1<sup>er</sup> Janvier... En toute l'année 2019 je n'ai pas vu plus de 10 péniches passer !

En Mars 2020 un événement prouvait que les circonstances dans les voies navigables sont devenues beaucoup pire qu'avant : après un accident dans une écluse du Rhône, qui provoquait un arrêt de la navigation de plusieurs semaines en qui bloquait le retour vers chez eux de trois péniches qui avaient déchargées à Sète, les péniches ont trouvé TOUS LES CINQ CANAUX normalement disponibles pour retourner vers le nord de l'Europe bloqués ! La circulation normale entre le bassin Saône-Rhône peut rejoindre les autres bassins par :

1. le Canal du Centre et ensuite le Canal Latéral à la Loire, le Canal de Briare et le Canal du Loing, afin de se rendre dans la Seine ;
2. le Canal de Bourgogne et ensuite l'Yonne ;
3. Le Canal entre Champagne et Bourgogne, et ensuite le Canal Latéral à la Marne, puis de Canal de l'Aisne à la Marne, puis l'Aisne et/ou le Canal des Ardennes ;
4. Le canal des Vosges, puis la Moselle et/ou le Canal de la Meuse ;
5. Le Canal du Rhône au Rhin, branche Sud, puis le Grand Canal d'Alsace et le Rhin.

Après la réouverture de l'écluse du Rhône, les premiers bateaux paraissaient toujours bloqués : route 1 était toujours fermée après un chômage, parce que les travaux ont été interrompus à cause du Covid-19 ; route 2 n'est plus navigable depuis 40 années ; route 3 et 4 nécessitent le passage de la porte de garde de Pontcey-lès-Athée qui n'a pas rouvert après le chômage à cause du Covid-19 ; et route 5 paraissait d'être ensablé à un telle point que le mouillage n'était pas plus de quelques centimètres ! Cinq liaisons avec la reste de l'Europe (et donc avec leur port d'attache) coupés !

À la demande des marinières, j'ai pris contact avec VNF Bèthune et avec la direction régionale de Belfort, afin d'essayer de trouver une solution pour les marinières dupés hors leurs fautes. L'espoir des marinières était que les travaux à Pontcey soient effectués tout de suite, ou qu'un passage par le Canal du Rhône au Rhin soit possible avec des mesures spéciales. La conclusion finale était qu'aucune possibilité de passage était disponible, au moins jusqu'au 11 Mai, soit six semaines plus tard ! Finalement la porte de garde de Pontcey a été rouverte le 8 Mai. La façon que les pauvres marinières dupés ont été traité est kafkaïenne, scandaleuse. Je l'ai décrit à la fin de cette histoire...





Les liaisons obstruées en Avril 2020 (en rouge). Cliquez sur la carte pour l'ouvrir en ligne !

Je me suis demandé ce qui était la vraie raison de cet arrêt de la navigation : est-ce l'impossibilité de rouvrir (ça veut dire que même avec des moyens exceptionnels une réouverture serait impossible) ou est-ce la manque de bonne volonté de vraiment faire TOUT ce qui est possible ? La raison donné par le

directeur régional étant que *les précautions pour Covid19 empêchaient d'avoir des agents sur le terrain*. Bizarre, parce que l'endroit concerné se trouve dans une zone non-urbaine, accessible facilement avec une pelle, et parce qu'un chenal de 60 centimètres de profondeur suffirait pour faire passer une péniche vide. Alors là je suis tenté de dire que c'est plutôt la manque de volonté qui a empêché le passage de ces bateaux par le Canal du Rhône au Rhin.

Et même si tous essais de faire un passage possible auraient échoués, il reste de quoi à reprocher VNF : bien sûr qu'une interruption sud de Chalon bloque inévitablement toute la navigation, mais NORD de Chalon les 5 parcours disponibles devaient être dans un état permettant les bateaux de passer par au moins UN canal des cinq ! Si ce n'est pas le cas, on ne peut que constater que l'état du réseau navigable s'est dégradé tellement qu'on ne peut pas naviguer vers le bassin de Rhône sans une risque considérable de rester coincé.

Est-ce que VNF a été la victime de dizaines d'années de mesures d'austérité ? Peut-être, mais probablement ce n'est pas la seule cause de la destruction du réseau navigable. Dans la communication avec les responsables, une manque d'expertise a été montrée qui est parfois ahurissante : l'organisme responsable pour la gérance du réseau semble ne pas connaître la corrélation entre les axes différents, ne pas pouvoir exploiter les ressources ou communiquer l'urgence de certaines mesures aux responsables dans le gouvernement, ne pas comprendre le potentiel des voies navigables et surtout ne pas pouvoir arrêter le déclin.

Incapable de rouvrir plusieurs axes importants après des incidents d'ouvrages, comme le pont-canal de Vadencourt dans le Canal de la Sambre à l'Oise – fermé depuis 2006 ! – on se demande ou la réouverture du Canal des Ardennes, où un écluse s'est complètement effondrée en 2018, sera jamais réalisée. Et après le Canal des Ardennes, il y aura des travaux à faire dans le Canal des Vosges, dans le Canal de la Meuse, dans le Canal du Rhône au Rhin et dans le Canal du Centre. Et en plus, des rumeurs d'une politique de « déclassé » persistent, soutenu par la même croyance qu'on pourrait fermer les 20 % les moins utilisés des canaux afin de reporter les dépenses ; on ne comprend toujours pas qu'une diminution du réseau ou une dégradation de son état ont tous les deux le même effet, celui de la destruction totale du patrimoine des voies navigables...

## Une AUTRE exemple, comment sauver le patrimoine fluvial

La France n'est pas le seul pays avec des canaux et des rivières navigables. Sans même comparer la situation française avec les Pays Bas – où les canaux et rivières ne sont pas seulement mieux entretenues, mais où on construit même des NOUVEAUX liens entre des bassins qui étaient longtemps séparés, afin de créer des boucles de navigation pour la plaisance – on voit des restaurations de canaux en Belgique (Canal de l'Espierre, Canaux Campinois, voies navigables de Gand), et en Allemagne (Ems-Jade-Canal, le Lahn, les canaux en Mecklembourg-Poméranie). La tendance dans TOUS ces pays est la réouverture, la restauration et même la construction à neuf des voies navigables.

C'est encore plus le cas en Angleterre, où un réseau de plus de 3.500 kilomètres de canaux à TRÈS petit gabarit (comparable avec les dimensions du Canal de Berry, malheureusement déclassé depuis longtemps) vient d'être réévalué depuis 2012 par le Canal and River Trust (*Fonds des Canaux et des Rivières*) qui gère, restaure, étend et exploite le réseau des « Narrowboat Canals » (*canaux pour des bateaux étroits*). Dans leur site web, ils présentent leurs tâches ainsi :

*Ce que nous faisons :*

*Nous créons de nouvelles voies pour travailler, des lieux de divertissement et des espaces où vous voulez être ;*

*Nous construisons des communautés plus fortes en donnant aux gens la possibilité de protéger et d'améliorer les lieux qui leur tiennent à cœur ;*

*Nous aidons des milliers de personnes, jeunes et moins jeunes, à développer leur confiance en soi et à acquérir de nouvelles compétences ;*

*Nous nous faisons les champions des nombreux avantages qu'offrent nos voies navigables et encourageons un plus grand nombre de personnes à les utiliser et à en profiter ;*

*Nous prenons soin d'un « ruban vert-bleu » long de 2 000 miles qui relie des centaines d'habitats fauniques, vous aidant à vous rapprocher de la nature où que vous viviez ;*

*Nous protégeons notre précieux patrimoine pour que vos enfants, et leurs enfants aussi, puissent se connecter à notre riche histoire ;*

*Nous veillons à ce que 2 980 ponts, 1 580 écluses et 335 aqueducs soient ouverts et prêts à l'emploi toute la journée, tous les jours.*

Le réseau anglais, avec des écluses d'une longueur de moins de 20 mètres et une largeur de 2,70 mètres, est construit entre 1650 et 1800, comme le réseau français. Et comme en France, les voies navigables étaient un des piliers de la révolution industrielle. Le déclin qui commençait dans la première guerre mondiale et qui causait la nationalisation en 1948, ne laissait que la moitié du réseau intact en 1970. Le British Waterway Board (*Comité des voies d'eau anglais*) étant succédé en 2012 par le Canal and River Trust (CRT, voir : <https://canalrivertrust.org.uk/>). Entre 2012 et 2020, le CRT a réussi d'exploiter les canaux existants, de rouvrir la moitié du réseau qui était déjà désaffectée et de créer de nouveaux liens afin de lier des sections séparées au reste du réseau : des exemples fameuses sont le « Falkirk Wheel » qui relie le Edinburgh

& Glasgow Union Canal et le Forth & Clyde Canal, et le « Ribble Link » qui relie le Leeds & Liverpool Canal et le Lancaster Canal.



[Le réseau du Royaume Uni \(cliquez sur la carte pour une version interactive\)](#)

C'est évident que les Anglais reconnaissent – mieux que les Français – les valeurs du patrimoine navigable et l'importance de l'entretien de cet héritage historique. Mais ce qui n'est PAS évident, c'est la différence entre le respect pour ce patrimoine dans les deux pays : en Angleterre on ne peut que rêver d'un réseau comme celui qui existe ici, mais leur réseau – plus modeste, plus petit, moins utile – est quand-même mieux entretenu, mieux mis en état, plus développé et plus performant pour les 35000 à 40000 (!) utilisateurs. Des volontaires font une grande partie des tâches, accompagnés par un nombre limité d'employés, mais ensemble ils arrivent à opérer le réseau navigable pendant le plupart de l'année, et la navigation y est permis – et possible – 7

jours sur 7 et 24 heures sur 24. Le « self-service » des écluses et des ponts mobiles y est développé pour les ouvrages automatisés comme pour les ouvrages manuels, par un système de manivelles adaptées et de clés dédiés, permettant à ceux qui possèdent ou louent un bateau de se servir de tous les ouvrages dans leur parcours. Ainsi on peut naviguer de Londres à Birmingham, de Leeds à Liverpool, de Bristol à York et de Gloucester à Cambridge.

Pourquoi les Français ne sont pas aussi fiers de leur patrimoine fluvial ? Ils en ont tous les raisons : les canaux sont plus larges – et ainsi plus adaptés à un usage commercial – que les canaux anglais. Le nombre d'écluses est comparable. Les liens avec d'autres réseaux – absents en Angleterre – existent avec les canaux et rivières des pays-voisins. Mais contrairement aux Anglais, les Français ne semblent pas comprendre que le but d'un réseau navigable soit de NAVIGUER, d'aller LOIN, de pouvoir déplacer un bateau d'un lieu à un autre SANS blocus, SANS arrêts, et surtout SANS risque de ne pas pouvoir faire le voyage de retour !

Je suis convaincu que le Royaume Uni serait ravi d'avoir un système de canaux et rivières comme celui en France. Le même est vrai pour la Belgique, l'Allemagne et même l'Amérique. Alors c'est quoi qui cause l'indifférence apparente de la direction de VNF pour l'état du réseau pour lequel ils sont responsable ?

De mon avis, c'est surtout la manque d'expertise : les responsabilités, les tâches, les travaux et même les équipes sont divisées en unités séparées, qui en résulte que le principe d'un réseau est perdu ! Un directeur régional à Belfort ne se rend pas du tout compte qu'une interruption dans son secteur aie des conséquences PARTOUT dans les voies navigables. Un employé à Béthune ne comprend pas qu'un changement des horaires d'une écluse peut impacter beaucoup d'écluses autour. Et le chef d'une équipe dans les Vosges ne se réalise peut-être pas que sa décision de limiter le mouillage dans son canal change les parcours d'énormément de péniches et de bateaux de plaisance partout en France !

Je me rappelle d'avoir navigué le Canal de la Sambre à l'Oise (avant l'effondrement du pont-canal de Vadencourt, mais APRÈS la suppression des horaires uniques) où j'ai dû amarrer en dessous la dernière écluse d'un secteur la veille d'un jour de fête, pour découvrir le lendemain que cette écluse restait fermée, bien que TOUTES les autres écluses du secteur fonctionnaient ! Personne de l'équipe des éclusiers s'est rendu compte que nous aurions pu continuer notre voyage par le simple passage d'une écluse (ou ils s'en foutaient) !

Pareil après des problèmes de largeur dans l'écluse 15 du Canal des Vosges : un avis à la batellerie limitait la largeur maximale des péniches à 5,05 mètres, sans qu'on s'est rendu compte que ceci condamnerait le plupart des péniches, qui ont été construites à une largeur d'entre 5,05 et 5,15 depuis 100 années !

Demandez n'importe quel marinier ou le canal où il se trouve soit ouvert le 1 Mai ou le 14 Juillet ou le jour de Pâques ; il ne saura PAS, parce qu'il y a tellement de réglementation différentes que personne ne sais plus rien.

Quoi qu'il en soit, si personne de VNF ne se rend compte de l'ampleur du réseau, et si les gens ne savent plus à quoi ça sert un réseau navigable, on ne peut plus croire que les employés aient la fierté de leur travail et la passion qui sont absolument nécessaires afin de faire fonctionner les voies navigables. Malheureusement je crois que c'est ça qui frustre le bon fonctionnement du réseau en France : plus de motivation chez les gens sur place, plus de fierté chez les directeurs régionaux, plus d'envie chez ceux qui surveillent la politique nationale et internationale de VNF, plus d'ambition chez les directeurs nationaux....

Pendant l'interruption de la navigation à Pontcey, il y avait des annonce sur Facebook que les travaux d'entretien du réservoir de Bouzey – qui alimente le Canal des Vosges – soient terminés. Même pas 24 heures plus tard je voyais d'autre messages, avec photos, qui montraient que les rigoles d'alimentation de ce même réservoirs soient bouchées, pleines de plantes, et surtout À SEC ! Cette affaire se déroule comme beaucoup d'autres, les dernières années : des travaux urgents paraissent nécessaires, puis VNF tarde assez longtemps avant de les compléter, puis le problème n'est PAS (ou seulement partiellement) résolu.

Si le réservoir de Bouzey aurait été en Angleterre, il aurait été refait depuis longtemps, puis rouvert avec beaucoup de publicité afin de promouvoir l'utilisation du canal que le réservoir alimente. Pas en France : le Canal des Vosges meurt depuis des dizaines d'années et malgré tous les assurances de la côté de VNF que l'entretien serait repris, il n'y a pas eu de bateaux chargés qui sont passés par ce canal depuis deux ou trois années.

La conclusion amère : la France ne s'intéresse pas à la réouverture du réseau



Rigole d'alimentation du Réservoir de Bouzey, avril 2020

navigable. Bien sûr, elle le regrettera dans cinq ou dix années, quand on verra un mouvement pour la restauration des canaux. Et bien sûr, cette restauration sera beaucoup plus chère que les coûts d'un entretien raisonnable à l'heure actuelle. Et bien sûr, tout le transport fluvial aura arrêté. Et bien sûr, une grande partie de la navigation de plaisance aura du mal à trouver des routes agréables et assurées, sans trop de pannes et de chômages. Mais on ne peut pas dire que nous (et je veux dire : les marinières qui savent ce que c'est, un réseau navigable) n'ont pas averti les responsables de VNF, du ministère de transport, de la commission du Rhin et tant d'autres.

Personnellement j'ai toujours essayé de stimuler les gens de travailler dans la batellerie, parce que j'en étais passionné. Maintenant j'avertirai quelqu'un qui me raconte de ses plans d'exploiter un bateau ou même d'acheter un bateau de plaisance. De mon avis il n'y aura plus de réseau navigable dans quelques ans. Et les canaux, qui auraient été une fierté du patrimoine national dans n'importe quel autre pays, se trouveront en ruine...

## L'héritage de l'histoire du transport

Le réseau navigable est construit entre 1681 et 1800, avec peu d'aménagements depuis. À l'époque, les routes et les trains n'existaient pas encore. C'est alors grâce aux canaux que la révolution industrielle a pu développer le pays et sa richesse. Bien que les canaux n'ont pas tous une beauté comme le Canal du Midi, ils ont TOUS partagé à la France d'aujourd'hui ! Sans canaux, Paris ne serait pas le capital de la 7<sup>me</sup> économie du monde. Sans canaux, on n'aurait pas pu transporter des grandes quantités de matières sur plus de quelques kilomètres. Sans canaux, l'Union Européenne n'aurait pas existé.

On respecte le patrimoine des chemins de fer, et celui des routes et de l'automobile. Mais pour une raison qui m'échappe, le patrimoine – beaucoup plus impressionnant – des voies navigables est littéralement jeté dans l'eau. Incompréhensible. Dommage. Dans même pas dix années on verra que j'avais raison, mais ça sera trop tard pour sauvegarder cette partie de l'histoire française qui m'est si chère....

Pour la direction de VNF (utilisez Google-Translate ou [www.DeepL.com](http://www.DeepL.com) si nécessaire) : il existe beaucoup d'informations sur les réseaux navigables des pays-voisins ; ça ne pourrait pas faire du mal si on s'orientait dans leurs façons d'exploiter.

<https://canalrivertrust.org.uk/>

<https://www.rijkswaterstaat.nl/>

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/promotion/divers/carto.html> et [https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/reseau\\_belge\\_des\\_voies\\_navigables/le\\_reseau\\_belge\\_et\\_ses\\_gestionnaires](https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/reseau_belge_des_voies_navigables/le_reseau_belge_et_ses_gestionnaires)

<https://www.elwis.de/DE/Startseite/Startseite-node.html>



## Les aventures des marinières coincés

Deux bateaux se trouvaient dans le bassin du Rhône quand l'accident à l'écluse de Sablons a eu place. Ils étaient informés pas VNF que l'arrêt de la navigation à Sablons durerait jusqu'après le chômage prévu, soit fin Mars. Ils étaient alors rattrapés par les mesures dans le cadre du Covid19. Et pas sans conséquences :

Après le délai de quatre semaines – sans revenus ! – les deux bateaux sont tombés sur un autre arrêt de la navigation dans la Petite Saône, celui de la porte de garde de Pontcey-lès-Athée où des travaux était en marche et où l'entreprise qui effectuait ces travaux a littéralement laissé tomber tous leurs outils afin d'éviter tous les risques. Quand la navigation reprenait, ils avaient été coincé QUATRE VINGT jours...

Comme j'ai expliqué ci-dessus, ceci n'est pas complètement hors la responsabilité de VNF. Mais si vous auriez pensé que les marinières auraient au moins été traité d'un peu de respect et un peu de compassion, vous avez tort : quelques jours avant la réouverture, les deux bateaux plus un troisième qui attendait aussi – après avoir chargé dans le Rhône avec Valenciennes comme destination – ont reçu un SMS de VNF, annonçant que les travaux prendraient fin le 7 Mai, alors qu'ils pouvait continuer leurs voyage le matin du 8 à 07h00. Par contre, ils ont reçu un autre SMS (à 18h00 au 7 Mai !) qu'il leur fallait appeler afin de pouvoir naviguer avant 09h00, et qu'ils devaient rester « ensemble » (impossible avec deux bateaux vides et un bateau chargé !). En arrivant au lieu d'attente, le dernier bateau a été obligé de rester aux ducs d'albe dessus l'écluse d'Auxonne d'une façon très impolie.

C'est clair que VNF n'a plus aucune idée de leur rôle : si la direction faisait l'effort de regarder dans les médias sociaux ce qu'on dit de leurs actions (ou de la manque d'actions) – ils pourraient constater un mécontentement général chez les professionnels de la navigation, comme chez les plaisanciers. RIEN de leurs histoires est menti et les plaintes des dupés sont juste. Mais au lieu de s'excuser pour les dégâts causés, les représentants de VNF se sont comportés comme des tyrans, avec l'arrogance de ceux-ci !

Juste pour informer ceux qui ne se connaissent pas dans la batellerie, je cite ci-dessous quelques remarques trouvés sur Facebook et Twitter dans les trois mois passés..... Je les ai cité sans leur nom, afin de ne pas les mettre en difficultés :

1. *Manque d'employés ? TOUT est automatisé !*
2. *Dans les Vosges, le canal d'alimentation du réservoir de Bouzey est de nouveau à sec. On se demande pourquoi VNF le laisse ainsi. La végétation commence sérieux...*
3. *Les Vosges rouvrent à 1,80..... Bizar que nous ne pouvons pas passer par là-bas, je suis sûr qu'ils fermeront les Vosges dès que Pontcey soit ouvert !*

4. *Le riz, ça reste bon pour trois ans au moins..... Mais j'espère que nous pourrons décharger plus tôt que ça !*
5. *Décision de fermer prise par VNNF (voies non-navigables de France)...*

Ray-sur-Saône, le 9 Mai 2020