



Ph. D.

Après un an de concertation avec les personnels, les collectivités et les usagers, Marc Papinutti, directeur général de Voies navigables de France, a soumis son "Projet stratégique 2015-2020" au conseil d'administration de V.N.F., le 26 novembre dernier.

Le projet, ambitieux, mais contraint par un environnement budgétaire serré, implique de faire des choix. Marc Papinutti les explique et répond aux questions de Fluvial...

PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE DEVISME
ET PATRICK JOIN-LAMBERT

Fluvial : Vous avez dû faire des choix pour ce "Projet stratégique 2015-2020"⁽¹⁾. Mais « choisir, dit-on, c'est renoncer ». Qu'avez-vous abandonné ?

Marc Papinutti : Eh bien, je vais sans doute vous surprendre, mais mon choix c'est justement de ne rien abandonner. Des priorités, oui, bien sûr ; des abandons, non ! D'ailleurs, souvenez-vous : il y a quelques années, on nous conseillait de fermer 27 canaux, et qu'avons-nous fait ? Nous avons rouvert le canal de Roubaix, puis celui de Nancy. Nous allons rouvrir le canal de la Sambre. Mais, chaque fois, nous l'avons fait en partenariat avec les collectivités.

La stratégie partenariale de V.N.F.

Faut-il en conclure que la stratégie que vous préconisez est celle d'une démarche partenariale ?

Oui, tout à fait, car on ne peut plus agir seuls. Les potentiels économiques et touristiques de nos voies d'eau sont énormes, mais la tâche l'est tout autant pour les mettre en valeur. Alors, quand les collectivités nous demandent de leur ouvrir l'accès aux berges, nous acceptons en échange de leur entretien. Et puis, nous concédons des ports, et nous proposons des superpositions de gestion pour transformer des chemins de halage en véloroutes... Pour résumer de façon un peu caricaturale : nous apportons le canal et les collectivités leur territoire. Par exemple : à Gray, la cabine de l'écluse est devenue un lieu d'accueil pour les touristes ; à Dôle, l'office de tourisme va s'installer sur le quai ; à Lyon, les quais redeviennent des lieux de vie et de loisirs... Quant à la réouverture prochaine du canal de la Sambre à l'Oise, elle sera le fruit de 2 conventions : l'une avec les Régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie (et le département de l'Aisne) pour les investissements dans le cadre du C.P.E.R.⁽²⁾, l'autre avec les intercommunalités pour le fonctionnement du canal.

Pas d'abandon donc, mais des priorités ?

Priorité à la concertation d'abord, pour remplir au mieux les missions qui nous ont été confiées par la loi de 2012 : concertation interne (le projet stratégique 2015-2020 a été le résultat d'un travail collectif interne très intense) ;

concertation avec les usagers et leurs représentants, avec nos clients et nos partenaires (pour réévaluer leurs besoins et pouvoir mobiliser au mieux les métiers et l'expérience de nos agents) ; concertation avec les collectivités et les parlementaires (ce qui nous a permis de développer des relations de confiance).

Sur le réseau principal, notre offre de service "fret" sera garantie toute l'année, 7 jours sur 7. Sur le réseau secondaire, nous offrirons soit un service saisonnier à vocation touristique, auquel pourra s'ajouter, à la demande, une navigation, soit un service permettant d'autres usages de la voie d'eau et une navigation ponctuelle à la demande.

Et l'environnement ?

On ne peut plus tergiverser. Les préoccupations environnementales sont, aujourd'hui, au cœur de notre stratégie. Mais, là encore, les solutions rapides passent par le partenariat, et nous profiterons de chaque renouvellement de concession portuaire pour y introduire un avenant "environnement".

Vous ne dites rien de Seine-Escaut ?

Au contraire, le projet Seine-Nord Europe est notre plus grand projet. Un projet partenarial complexe, mais très bien engagé, maintenant, avec la création d'une société de projet au 1^{er} semestre 2016. ■

⁽¹⁾téléchargeable sur www.vnf.fr

⁽²⁾Contrat de projet État-Région.