

COMMISSION PARITAIRE
N° 0125 C 85979

EN PARTENARIAT AVEC



Le Parisien

CAHIER SPECIAL

Le transport fluvial revient sur le devant de la scène avec l'urgence climatique.



COMMERCE, LOISIRS, AGRICULTURE

Les défis de l'eau

Hausse des températures, hausse des coûts des produits pétroliers, l'eau se retrouve au cœur d'énormes enjeux écologiques et commerciaux. Bilan, le fluvial suscite de nouveau l'intérêt de tous, pour répondre à l'urgence climatique.

DOSSIER RÉALISÉ PAR
MAXIME FRANÇOIS

ET SI LE FLUVIAL représentait aujourd'hui une solution majeure face aux conséquences du dérèglement climatique ? Sous-estimé depuis des décennies, parfois moqué pour sa lenteur puis abandonné au profit du rail et de l'autoroute, ce mode de transport revient sur le devant de la scène. Les raisons ? La hausse frénétique du prix de l'énergie, bien sûr - une barge empruntant canaux et rivières peut transporter autant de marchandises que 200 camions -

mais aussi le maillage incroyable du réseau fluvial puisque la France possède la plus dense voie navigable en Europe et enfin cette capacité à gérer les réserves en eau !

L'intérêt est partagé à tous points de vue, par les habitants, les touristes, les salariés du secteur et les entreprises. Pour ceux qui habitent les petites et grandes villes, il s'agit d'un transport moins bruyant et bien plus discret lorsqu'il entre au cœur des cités. A Paris et Marseille, on refroidit déjà des bâtiments publics et des centres commerciaux grâce à l'eau des fleuves. Une avancée verte !

Bien gérée, la ressource, de plus en plus précieuse, apporte aussi de la résilience aux territoires. Pour le secteur agricole, les ouvrages fluviaux (écluses, barrages, digues...) conçus à l'origine pour la navigation - et dont certains sont parfois centenaires - sont indispensables à la bonne irrigation des terres. Mais il faut moderniser à vitesse grand V ! Le dossier est majeur, et prioritaire alors que les situations de crues exceptionnelles et dévastatrices se sont multipliées ces dernières années.

Il y a un an, Voies navigables de France (VNF), qui gère 6700 km de fleuves et canaux

sur les 8500 km, a signé un contrat d'objectifs et de performance (COP) avec l'État de 3 milliards d'euros pour moderniser ses infrastructures.

Respecter l'écosystème aquatique

Des travaux colossaux ont été réalisés sur certains barrages, comme celui de Chatou, dans les Yvelines, qui est aujourd'hui un concentré de technologie. Et les efforts se poursuivent pour respecter l'écosystème aquatique.

Les atouts des canaux séduisent de nouveau. Avec 52,5 millions de tonnes transportées en 2021, le transport

fluvial affiche une hausse de 4% par rapport à l'année dernière.

C'est plus de 2625000 véhicules évités sur la route. Avec des efforts, l'addition pourrait s'envoler, et le métier de marinier, qui séduit encore des jeunes attirés par les grands espaces et le travail en plein air, pourrait redevenir à la mode. Mais il y a un paradoxe national, puisque la France est encore le pays qui utilise le moins son réseau si on le compare à ses voisins belges, allemands et surtout hollandais.

Entre les Jeux olympiques, qui mettent la Seine à l'honneur, le développement des loisirs et

des activités de plaisance qui se multiplient autour des rivières et des fleuves, la création de zones à faibles émissions autour des villes, les normes écologiques, les choses peuvent changer. Jean Launay, ancien député et président du comité national de l'eau de conclure : « Il y a une pression forte sur la ressource en eau, qui est un bien essentiel qu'il convient de partager à l'heure du réchauffement climatique, et dans le même temps, on assiste à une prise de conscience de son importance par le grand public, par les entreprises et tous ses usagers ». ■

Avec les Jeux, on redécouvre la Seine

De plus en plus propre, toujours navigable, et plus sûre pour les livraisons, la Seine redevient centrale pour décongestionner la ville.

LE MARATHON a commencé ! Il ne reste plus que quelques mois pour assainir la Seine en vue des Jeux olympiques de Paris 2024. Alors que les épreuves de triathlon, paratriathlon et de 10 km de nage en eau libre se dérouleront au pied de la tour Eiffel, l'adjoint à la maire de Paris en charge du sport, des Jeux olympiques et paralympiques et de la Seine, Pierre Rabadan, le promet : « Tout sera prêt car les relevés de la qualité d'eau sont bons et des travaux importants sont en cours pour créer un bassin de rétention d'eau pluviale derrière la gare d'Austerlitz afin de limiter la pollution lors des épisodes orageux. »

Le bassin, hors norme, pourra retenir 45 000 m³ d'eau pluviale, soit l'équivalent de 20 piscines olympiques. Le projet, indispensable au bon déroulement des Jeux et à la baignade dans le fleuve, a fait l'objet d'un point d'étape, ce 4 juillet, supervisé par la maire de Paris, Anne Hidalgo, et le préfet de région, Marc Guillaume. Signe de l'urgence à agir, d'autres bassins de rétention, en Seine-Saint-Denis, et dans le Val-de-Marne, ils sont en construction. Il faut faire vite, car le défilé, extraordinaire,



© DRK
La Seine permet désormais à ces entreprises de se faire directement livrer au cœur de Paris...

avec près de 600 000 spectateurs attendus pour la cérémonie d'ouverture, 230 bateaux dont 160 pour les athlètes et 60 à 70 bateaux d'accompagnement en plein cœur de la ville sur six kilomètres le long de la Seine - et non dans un stade, comme à l'accoutumée, place le niveau d'ambition très haut. Ces derniers mois les défis logistiques d'une telle organisation

ont nécessité de nombreux rendez-vous entre tous les acteurs de ce dossier capital. Des réunions pendant lesquelles il a fallu valider le concept de « La Seine Olympique » mais aussi définir le partage des responsabilités.

Décongestionner les routes

En tant qu'établissement public chargé de la gestion de

la Seine, et de sa promotion, Voies navigables de France (VNF), accompagne ainsi la construction d'un certain nombre d'équipements, et se veut très rassurant. « 500 000 tonnes de déchets de déblais à évacuer pour construire le Village Olympique, du côté de L'Île-Saint-Denis et de Saint-Denis ont déjà été acheminés par la Seine, ce qui a permis de limiter la gêne pour

les populations riveraines de ces chantiers, qui sont certes déjà impactées mais qui n'ont pas eu à subir des centaines de poids lourds dans la rue », indique le directeur territorial du bassin de la Seine de VNF, Dominique Ritz. Les entreprises sont, aussi, de plus en plus nombreuses à s'y intéresser de près et à comprendre l'intérêt stratégique qu'elle représente.

C'est le cas de différentes enseignes, comme Franprix ou encore Ikea, qui savent ce que le fleuve peut leur apporter. Emma Recco, directrice générale de Ikea France a saisi la question à bras-le-corps : « La Seine est en fait une opportunité énorme, décrite. Nous sommes déjà installés sur un centre de distribution situé sur le port de Gennevilliers (Hauts-de-Seine) et nous allons développer la livraison fluviale. Nous n'aurons plus qu'à effectuer le dernier kilomètre en véhicule électrique. »

Cette nouvelle organisation présente différents avantages : « On va décongestionner les routes, limiter fortement les émissions de CO₂ pour nos clients. » L'autre avantage, et pas des moindres, est une meilleure fiabilité sur les créneaux de livraisons. ■

INNOVATION | Les solutions de Climespace pour refroidir les Parisiens

C'EST UN RÉSEAU de rafraîchissement très discret, souvent méconnu, et pourtant redoutablement efficace avec ses 160 km de tuyaux rien qu'à Paris ! Et pour cause : il régule la température des bâtiments les plus célèbres et fréquentés de la capitale, des ministères en passant par le Louvre, La Samaritaine, le Bon Marché, le centre commercial Beaugrenelle...

L'eau rejetée est plus propre

Au total, à Paris, qui a été pionnière en la matière, 800 bâtiments ont une climatisation qui fonctionne grâce à l'eau de la Seine. Un système qui ne rejette pas de calories dans l'atmosphère. Un must à l'heure du réchauffement climatique. À la manœuvre ? Fraîcheur de Paris, une filiale d'Engie spécialisée dans ces systèmes de refroidissement de l'air par le sous-sol. « Le

système est simple : c'est un bain-marie inversé qui fonctionne en circuit fermé grâce à l'eau du fleuve, illustre le président de Fraîcheur de Paris, et directeur général d'Engie solution, Yann Rolland. En termes de décarbonation, on est au top de ce que l'on peut faire ! » Concrètement, l'eau du fleuve est captée, filtrée puis traitée dans des usines souterraines avant d'être envoyée dans un réseau de canalisations souterraines reliées aux centres commerciaux, immeubles de bureaux et hôtels...

« Notre réseau est bien plus vertueux que les réseaux autonomes comme les climatisations car il ne rejette pas d'air chaud en centre-ville, et, mis à part des petites fuites, il n'y a pas de consommation d'eau puisque c'est un circuit fermé, souligne le directeur général de Fraîcheur de Paris, Jean-Charles Bourlier. En

plus, nous filtrons et nettoyons l'eau avant de la rejeter. Elle ressort plus propre dans le fleuve. »

Un projet de vingt centrales en sous-sol

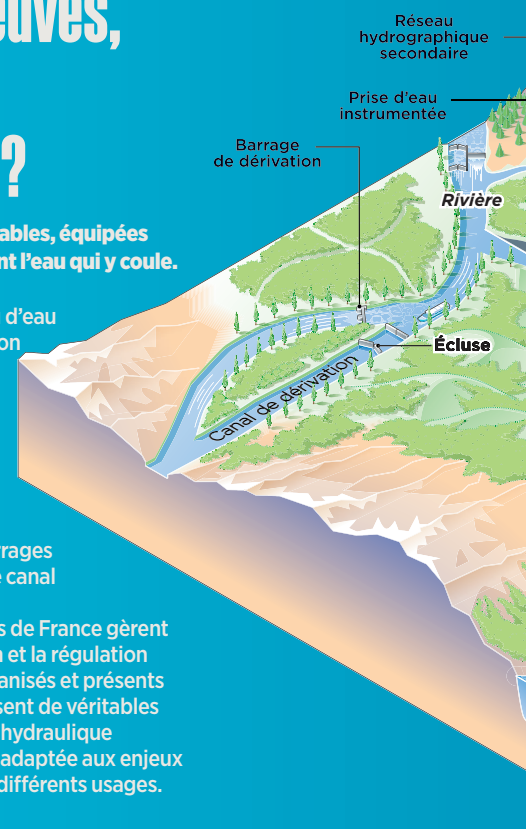
Dans un contexte d'augmentation des températures, ce système n'est plus un luxe. À l'avenir, Fraîcheur de Paris compte s'adresser aux personnes âgées et aux plus jeunes en refroidissant aussi bien les Ehpad que les crèches et écoles.

Une nécessité car les périodes de canicule seront de plus en plus précoces et nombreuses un peu partout dans l'Hexagone. « On a diversifié notre offre pour passer de 800 à 3 000 clients ». Dans les prochaines années, ce sont 20 centrales qui doivent être construites à Paris, « en sous-sol, et donc invisibles pour les Parisiens », promet Fraîcheur de Paris. ■

Gérer l'eau sur les fleuves, rivières et canaux : comment ça marche ?

La France dispose de 8 500 km de voies navigables, équipées de plus de 4 000 ouvrages pour gérer finement l'eau qui y coule.

- **Sur les fleuves et rivières canalisés**, le niveau d'eau est régulé grâce à des barrages qui, en situation normale, laissent passer un débit maîtrisé d'eau. En cas de sécheresse, le barrage est positionné pour retenir l'eau tandis qu'en cas de crue, il est abaissé pour permettre le libre écoulement de l'eau qui arrive en abondance.
- **Sur les canaux**, créés par l'homme, l'apport en eau vient des rivières à proximité ou de barrages réservoirs créés pour la stocker et alimenter le canal par des rigoles.
- **Les 4 000 agents publics** de Voies navigables de France gèrent au quotidien le transport, la mise à disposition et la régulation de cette eau sur les territoires. Structurés, organisés et présents sur le terrain, ces « aiguilleurs de l'eau » disposent de véritables expériences et expertises du fonctionnement hydraulique du réseau fluvial qui garantissent une gestion adaptée aux enjeux du territoire et respectueuse des besoins des différents usages.





Dompter le Rhin, une priorité

Voies navigables de France engage des travaux de rénovation des plus importantes écluses intérieures françaises. Les défis économiques sont énormes.

« Ô RHIN » ! TORRENTUEUX, longtemps indomptable ! Avec ses 1230 km de rives, le « fleuve des Nations » décrit par Lamartine charrie encore, à travers ses « eaux vives », les « défis et les ambitions » de toute l'Europe. Ce fleuve arrose six Etats (Suisse, Liechtenstein, Autriche, Allemagne, France et Pays-Bas), et sert aussi de frontière, avec le Liechtenstein, l'Autriche et entre l'Allemagne et la France. Aujourd'hui, encore, il est au cœur des défis économiques internationaux, car, si son cours, à certains endroits, s'alanguit, il est toujours cette grande route de la mer du Nord aux Alpes, des Flandres vers la Suisse, avec, parmi ses ports, Bâle, Strasbourg, Mulhouse, Mannheim, Mayence, Cologne, ceux de la Rhur, en Allemagne, Rotterdam, Anvers... « Attention, malgré tous les aménagements réalisés, il faut rester humble face à sa puissance, met en garde le directeur commercial de CroisiEurope, Lucas Schmitter. Il y a des passages compliqués, avec beaucoup de courants forts. »

Le professionnel, à la tête d'une flotte de 55 bateaux de croisière qui naviguent quotidiennement entre la France, les Pays-Bas et l'Allemagne,

rappelle la légende du chant de la sirène, La Loreley – « une sorcière blonde » mise en lumière en 1913 par Guillaume Apollinaire dans son recueil « Alcools ». Prudence, donc, car, paraît-il, la piègeuse « tombe dans le Rhin » lorsqu'elle aperçoit les navires pour les mener à leur perte.

Mais son chant funeste s'éteindra peut-être prochainement : en Alsace, VNF rénove les plus importantes écluses intérieures françaises, lieu de passage de quelque 20 millions de tonnes annuelles de marchandises. Coût de cette phase de rénovation en profondeur qui doit durer jusqu'en 2026 ? 30 millions d'euros.

Une surveillance accrue

Ces ouvrages mis en service en 1974 sont les plus importants de France pour les voies navigables intérieures. Avec les 270 m de longueur des sas, leurs 24 m de largeur et leur hauteur de 17 m ils sont conçus pour gérer une chute d'eau de 10 m. « Dernières écluses avant Rotterdam, elles voient transiter 70 bateaux en moyenne chaque jour, principalement pour le fret », explique le directeur de l'unité territoriale des Voies navigables de France (VNF) à



Le Rhin est un fleuve tumultueux. Les inondations ne sont pas rares.

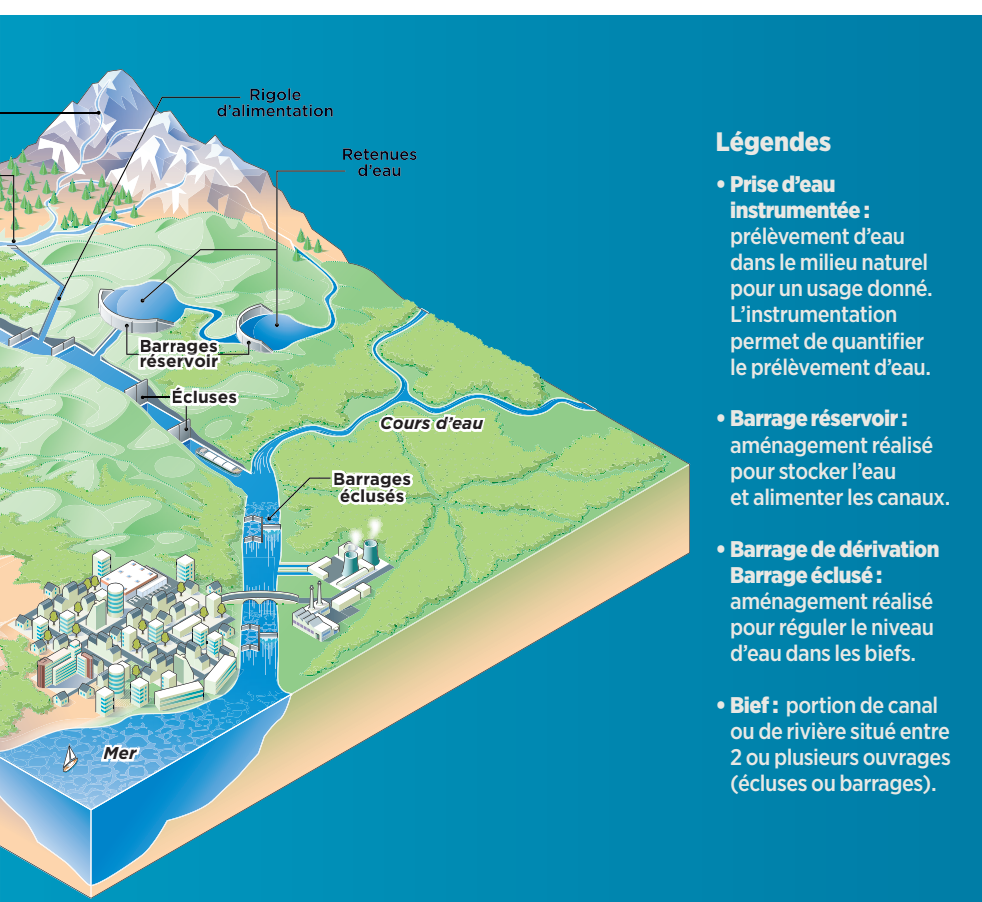
Strasbourg, Vincent Steimer. Le fleuve est aujourd'hui « l'équivalent d'une autoroute chargée de camions », jalonné de dix barrages, sur la partie franco-allemande », poursuit-il. Et il sert aussi à la production hydroélectrique. « Le fleuve représente une puissance de 1400 mégawatts, soit l'équivalent d'une unité d'une centrale nucléaire », détaille Valérie di Chiara, responsable du service technique de la voie d'eau de la direction territoriale de Strasbourg. Sauf que le régime du

Rhin semble évoluer. « On observe des crues en hiver alors qu'elle se produisait traditionnellement au printemps », se désole VNF. En cause : les redoux rapides observés en milieu d'hiver conjugués à des épisodes pluvieux de plus en plus fréquents. Face à ces changements climatiques, les habitants voisins des rives sont mis à contribution... Comme autrefois. La maire de Munchhausen, Sandra Ruck, a d'ailleurs réactivé cette vieille tradition. « Nos équipes d'habi-

tants se relaient toutes les trois heures lorsque les Voies navigables nous contactent. On se retrouve dans un petit cabanon, avec une lampe torche, un carnet, et un téléphone mis à disposition par VNF pour surveiller les 1700 m de la ville concernés, décrit-elle. Lorsqu'il y a une crue, tout le monde se mobilise. » Et pour cause : ici tout le monde se souvient de la crue de l'été 2021... et surtout de 1955. Après qu'une digue s'est fissurée, tout le bas du village avait alors dû être évacué. ■

Le chiffre

30 M€
 Le coût de rénovation des écluses alsaciennes



Légendes

- **Prise d'eau instrumentée :** prélèvement d'eau dans le milieu naturel pour un usage donné. L'instrumentation permet de quantifier le prélèvement d'eau.
- **Barrage réservoir :** aménagement réalisé pour stocker l'eau et alimenter les canaux.
- **Barrage de dérivation**
Barrage éclusé : aménagement réalisé pour réguler le niveau d'eau dans les biefs.
- **Bief :** portion de canal ou de rivière située entre 2 ou plusieurs ouvrages (écluses ou barrages).

© INFOGRAPHIE : ANTOINE LEVESQUE

AGRICULTURE | L'indispensable canal du Midi

« SANS LE CANAL, IL N'Y aurait plus du tout d'eau pour arroser ! » affirme Christophe Server, 53 ans, vigneron à Narbonne et président de l'association syndicale autorisée à objectif agricole (ASA). Ses terres qui produisent du vin de Pays d'Oc, bordent l'écluse de Raonel, près du canal de la Robine. Cette année, ses pieds de vignes « souffrent particulièrement » de la chaleur. « Normalement, je n'arrose pas autant, mais là, pas le choix », grommelle-t-il.

Un équilibre très fragile

L'ouvrage qui l'alimente, classé au Patrimoine mondial de l'Unesco, fait le lien entre l'Aude et la mer Méditerranée. Avec le canal de jonction, il représente une branche latérale du canal du Midi. Sauf que, selon le professionnel, il est « de plus en plus à l'abandon », alors, il le martèle : « Il y a urgence à rendre les canaux plus fonctionnels. Dans les années à venir, avec

le dérèglement climatique, nous aurons besoin d'arroser davantage », prédit-il. Le paysan scrute le ciel, inquiet. « Ici, tout le monde est sur les dents à cause de la sécheresse. La température est montée à plus de 40 degrés à l'ombre », souffle-t-il.

Laurent Triadou, directeur du Syndicat Mixte du delta de l'Aude, est plus mesuré : « Ici, le canal du midi ne sert pas qu'à la navigation de plaisance. Il contribue notamment à alimenter tout le bassin agricole des basses plaines de l'Aude, dit-il. S'il n'y était pas fonctionnel, ou s'il y avait une problématique de mise en eau cela mettrait vraiment à mal toutes les terres agricoles.

Les agriculteurs sont très dépendants de cette infrastructure gérée par VNF. L'hiver, ils inondent, pour dessaler les terres. » Sur la même ligne, Philippe Cluzel, chargé de mission sur les ressources en eau au sein du syndicat mixte des milieux aquatiques

et des rivières (Smmar) poursuit : « Le volume d'eau introduit dans le canal permet de satisfaire les besoins aussi bien pour la navigation que les usages agricoles, industriels et de particuliers ». Cet équilibre est aujourd'hui très fragile. Dans le dernier Plan de gestion quantitative de la ressource en eau (PGRE) réalisé par le syndicat, le préfet de l'Aude, Thierry Bonnier, et le président du syndicat, Éric Ménassi, tirent la sonnette d'alarme.

Bien gérer l'eau

En cause, « l'année 2021, marquée par une situation d'étiage exceptionnelle, de par sa précocité, sa durée, et son intensité », écrivent-ils. Et sans une bonne gestion, les répercussions pourraient être « très importantes, aussi bien au niveau des différents usages qui en dépendent (...) que vis-à-vis de la biodiversité et de la qualité des milieux naturels. » ■

« Nous sommes en capacité de devenir un pilier de la transition écologique »

Voies navigables de France est l'un des acteurs majeurs de la gestion des fleuves et rivières dans l'Hexagone. Découvrez les missions complexes de cette institution.



Bien gérer l'eau c'est aussi assurer la continuité écologique

Thierry Guimbaud connaît parfaitement les enjeux liés à l'exploitation de la Seine ou du Rhin.

GESTION HYDRAULIQUE, surveillances des crues, préservation de la biodiversité, développement des activités de fret et de plaisance. Plus que jamais, Voies navigables de France est au cœur des défis majeurs. Avec la signature d'un

contrat d'objectifs et de performance (COP) paraphé il y a un an avec l'Etat afin de régénérer son réseau, ses ambitions sont revues à la hausse. Le directeur général de VNF, Thierry Guimbaud, fait le point sur ces chantiers d'avenir.

Il y a un an, vous avez signé un contrat d'objectifs et de performance (COP) avec l'Etat. À la clé, il y a 3 milliards d'euros pour moderniser vos 6 700 km de fleuves et canaux. Quels sont vos objectifs prioritaires ?

Nous sommes en capacité de devenir un pilier de la transition écologique. Nous allons pouvoir monter en puissance sur la logistique, la gestion de l'eau mais aussi le développement des territoires autour de la voie d'eau. Auparavant, on ne parlait que de navigation. Aujourd'hui, on prend conscience de la globalité de nos missions, et ça, c'est une vraie révolution. Ce réseau hydraulique historique sert les professionnels de la batellerie mais aussi tous les usages qui se développent sur et autour des voies d'eau.

© VINCENT COLIN

Quels seront les premiers cours d'eau concernés par ces investissements ?

Sur la Seine, qui est l'axe le plus emprunté avec 60 % du trafic fluvial national - soit environ 25 millions de tonnes de marchandises transportées par an - nous avons investi 100 millions d'euros pour la régénération des deux écluses de Méricourt (Hauts-de-France) où nous avons identifié des pertes d'eau. D'autres travaux sont en cours au barrage de Meaux (Seine-et-Marne). Cet ouvrage de régulation se situe en plein centre-ville et doit être entièrement reconstruit car il sert non seulement à garantir le niveau du fleuve en cas de fortes précipitations, comme en période de sécheresse, mais également à approvisionner en eau 80 000 habitants de l'agglomération. Il y a également des travaux très importants à l'écluse à grand gabarit de Gamsheim, sur le Rhin.

L'activité de fret pourrait-elle être ainsi plus exploitée qu'elle ne l'est actuellement ?

Le fret a de nombreux atouts que l'on redécouvre aujourd'hui ! L'enjeu est de développer ce mode de transport qui représente entre 10 et 30 % des parts de marché sur les territoires où le transport fluvial est possible. On sent bien qu'il y a une redécouverte du fluvial et cela pour deux raisons : d'une part par sa capacité à transporter lourd sans user les infrastructures et car il est préservé des embouteillages. D'autre part le fluvial représente un intérêt écologique évident car même s'il y a des émissions liées à la motorisation ces dernières sont largement divisées si on les ramène à la tonne transportée. Schématiquement, les axes logistiques importants de grand gabarit représentent 2 400 km de voies sur lesquels un seul bateau peut transporter jusqu'à 5 000 tonnes, ce qui équivaut à des centaines de camions évités. On peut donc transporter le contenu de quatre trains de fret (soit un convoi de 3 km) sur un convoi de 180 m de long.

Vous êtes aux premières loges pour observer les conséquences du changement climatique. Avez-vous déjà constaté des effets sur les régimes hydriques des fleuves et rivières ?

On observe une accélération de la fréquence des crues. Sur la Seine, la grande crue de 1910 est dans toutes les mémoires, mais les quatre plus importantes ont eu lieu ces vingt dernières années ! Ces derniers temps, a contrario, la Seine est à un niveau très bas. Son débit est de 50 m³ seconde alors qu'il devrait être à 400 m³. Son niveau est 3 cm en dessous de la cote d'eau. Ça ne pose pas de problème irrémédiable, nous pouvons gérer, mais c'est une alerte. Sans nos ouvrages, on pourrait la traverser à pied au cœur de Paris à certains moments de l'année. Le Rhin connaît aussi des étiages historiquement bas. Là aussi, l'objectif est de préserver la navigabilité du fleuve. À l'inverse, nous devons également être capables d'éviter les inondations et donc de gérer l'eau lors d'épisodes de précipitations intenses comme à l'été dernier.

La préservation de la biodiversité représente également un sujet essentiel...

Bien sûr. Bien gérer l'eau c'est aussi assurer la continuité écologique, la préservation des écosystèmes. Là où nous faisons des travaux d'entretien et de réfection, comme sur le canal de Pommeroeul (Hauts-de-France), nous recréons une zone pour la faune et la flore. Par ailleurs, la pérennité de certains canaux est mise en cause du fait du développement de Myriophylle hétérophylle, une plante exotique importée par des aquariophiles imprudents. Elle perturbe tout l'équilibre des écosystèmes. Nous sommes également très mobilisés, avec tous les acteurs, pour la recherche de solution pour les éradiquer, alors qu'elles progressent partout. ■

TÉMOIGNAGE | « Mon métier d'éclusier a considérablement changé »

Moins de pénibilité, moins de risque, la possibilité de travailler à distance. Après une formation aux derniers outils technologiques, Christophe Couplet, éclusier sur le barrage de Chatou (Yvelines), a pu évoluer.

UN VIRAGE PROFESSIONNEL à 180° pour « plus d'efficacité », « plus de réactivité », et surtout « bien moins de pénibilité au boulot ». Le progrès technologique a révolutionné la vie de Christophe Couplet, 54 ans. L'homme, qui travaille « depuis toujours » sur le barrage de régulation de la Seine situé à Chatou (Yvelines), en aval du fleuve, a passé sa vie à surveiller « à l'ancienne la ligne d'eau », les humeurs du fleuve, ses décrues et ses colères.

Aujourd'hui, l'ouvrage, complètement réhabilité par Voies navigables de France (VNF) en 2014 après six ans de travaux titanesques (les plus importants jamais réalisés sur la Seine), est un concentré de technologies qui lui a offert une nouvelle vie. « Mon métier d'éclusier a considérablement changé, relate-t-il. Autrefois, toutes les manœuvres étaient manuelles. Il fallait monter dans l'ouvrage, avec les conditions

de sécurité de l'époque... Un barragiste était présent à demeure pour relever le niveau d'eau. Là, tout est informatisé et il n'y a pas un problème qui ne remonte pas dans le système informatique », se réjouit le professionnel, confortablement installé devant des écrans d'ordinateurs qui lui indiquent, sur une cartographie animée, à l'image d'un contrôleur aérien, l'activité en temps réel.

Des recrutements partout en France

Ce changement radical lui a permis d'évoluer professionnellement. Après ces travaux de réfection de l'ouvrage, et une formation dispensée par VNF, il est devenu agent d'exploitation, puis chef d'équipe, et gère à ce titre l'écluse, mais aussi le bon fonctionnement du barrage.

« On lui fait confiance car il est du métier, et sait en plus gérer les innombrables outils technologiques mis à sa dis-



© LIPMAXIME FRANÇOIS

Christophe Couplet a vu son métier grandement évoluer ses dernières années mais sa nature profonde reste la même

puisque nous sommes ouverts 24 heures sur 24 heures, 259 jours par an ! » À noter : des recrutements sont en cours partout en France. « On remplace moins que le nombre de départs à la retraite mais on recrute tous les profils, des métiers très spécialisés, comme des métiers de maintenance qui peuvent intéresser des jeunes des territoires désindustrialisés qui ont peu ou pas de qualification », rappelle VNF. Dans le détail, il manque aujourd'hui des compétences traditionnelles de chaudronnerie, par exemple, mais aussi des professionnels de la robotique, de l'informatique, mais aussi des urbanistes, des aménageurs et des commerciaux pour pouvoir gérer cet écosystème qui se diversifie à vitesse grand V. ■