

vnf

voies
navigables
de France

naturellement économique
naturellement écologique

MÉMENTO DU FLUVIAL 2010

Transport
Réseau
Logistique
Tourisme
Services aux usagers



www.vnf.fr



CAP SUR LE FLUVIAL

EDITO

Les milliers d'exemplaires du Mémento 2009 ont très vite trouvé lecteurs, à tel point qu'une mise à jour annuelle s'est imposée d'elle-même. Voici donc le cru 2010. Il a conservé son format pocket, ses «couleurs» d'origine et sa richesse synthétique mais il a rafraîchi ses «camemberts», complété son menu avec les nouveautés de la saison et conforté ses liens germains avec le rapport d'activités et celui financier.

Une gamme complète en quelque sorte que les agents de VNF sont heureux de mettre à votre disposition pour que vous aussi, soyez conquis par le transport fluvial, par sa compétitivité, ses performances environnementales et le respect de son environnement naturel et vivant, sa fiabilité, la sécurité et la discrétion qu'il offre... Les chargeurs adoptent chaque année, de plus en plus nombreux, ce mode de transport naturellement économique et écologique.

Alors, vous aussi, adoptez le fluvial !

Alain GEST
Président du Conseil d'administration de VNF

Thierry DUCLAUX
Directeur général de VNF

SOMMAIRE

1 VOIES NAVIGABLES DE FRANCE 6

1.1 La structure	8
1.2 L'organigramme	10
1.3 Les missions	12
1.4 Le domaine public fluvial	12

2 LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS 14

2.1 Les différents gabarits sur le réseau français	15
2.2 Le réseau confié à VNF	17

3 LES INFRASTRUCTURES 18

3.1 Les ouvrages d'art	19
3.2 Les équipements (moyens roulants, flottants, matériels)	20
3.3 Les niveaux de service	22
3.4 Les coûts d'exploitation et de fiabilisation du réseau en 2009	22
3.5 PPP Barrages	23

4 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN FRANCE 24

4.1 La place de la voie d'eau dans les transports	25
4.2 Le trafic fluvial et les marchandises transportées	26
4.3 Densité du trafic sur le réseau VNF en 2009	30
4.4 La flotte fluviale ou la «cale»	31
4.5 Les principaux ports fluviaux	32
4.6 Les dispositifs d'aide	36
4.7 Les métiers de la voie d'eau	42
4.8 Les nouveaux partenaires de la voie d'eau	45

5 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE (DONNÉES 2008) 46

5.1 La longueur du réseau et les principaux pays fluviaux	47
5.2 Le trafic	50
5.3 La flotte européenne hors France	50
5.4 Les principaux ports fluviaux européens	51

6 VNF ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 52

6.1 Un engagement dans la pérennité	53
6.2 Le fluvial, naturellement économique, naturellement écologique	54
6.3 Amélioration des performances environnementales des activités d'exploitation et d'entretien de la voie d'eau	58
6.4 Un engagement éco responsable	61

7 LE CANAL SEINE-NORD EUROPE 62

7.1 Présentation du projet	63
7.2 Seine-Nord Europe en quelques chiffres	64
7.3 Les grandes étapes du projet Seine-Nord Europe	67
7.4 Les perspectives de trafic	68
7.5 360 hectares de zones d'activités	68

8 LES AUTRES GRANDS PROJETS 70

8.1 Liaison fluviale Saône-Moselle.Saône-Rhin	71
8.2 Modernisation du canal du Rhône à Sète	72
8.3 Extension du réseau grand gabarit de Bray à Nogent	73

9 LE TOURISME FLUVIAL EN FRANCE (DONNÉES 2008) 74

9.1 La flotte des professionnels	76
9.2 Principaux résultats de la saison 2008	77
9.3 Données sur le tourisme fluvestre	78

10 LE BUDGET 80

10.1 Le budget pour 2010 en k€	81
10.2 Répartition des ressources	82
10.3 Les moyens en personnel	82

11 LES SERVICES AUX USAGERS 86

1 VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

→ Etablissement public créé en **1991**, Voies navigables de France (VNF) succède à l'Office national de la navigation.

Depuis cette date, VNF gère **6 700 km** de fleuves, canaux et rivières navigables en France et **40 000 hectares** de domaine public fluvial (DPF) le long de ces voies. VNF est placé sous la tutelle du MEEDDM (Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer).

Depuis le **1^{er} janvier 2010**, le **Conseil régional de Bourgogne** expérimente, pour une période de **3 ans**, la gestion de ses voies à petit gabarit. Il s'agit du canal de Bourgogne, canal du Centre, canal du Nivernais et de la Seille navigable.

570 km de voies sont concernés par cette expérimentation.

Durant cette période, VNF assurera donc la gestion de **6 100 km** de voies navigables.

VNF est également maître d'ouvrage du canal Seine-Nord Europe qui connectera l'Oise au canal Dunkerque-Escaut, reliant ainsi le grand bassin parisien au nord de l'Europe, et au bassin rhénan.

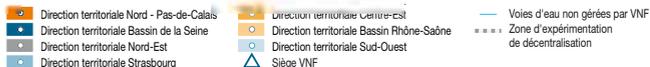
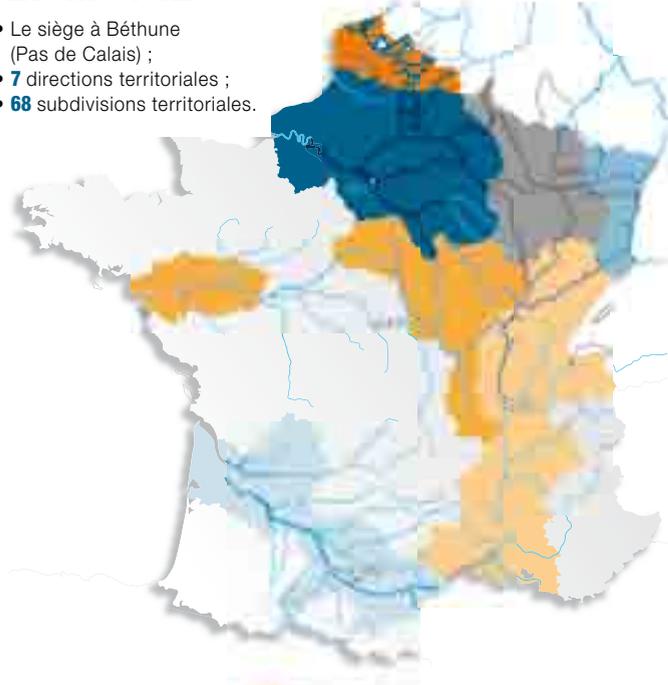
VNF entretient, exploite et modernise ce réseau, le plus vaste d'Europe, avec pour missions d'assurer sa navigabilité,

de développer le transport fluvial et de sécuriser la gestion hydraulique du territoire.

Tout à la fois aménageur et promoteur de la voie d'eau, l'établissement a pour priorité la qualité de service aux usagers et le développement de ses activités dans le respect de l'environnement et de la ressource en eau.

1.1 LA STRUCTURE

- Le siège à Béthune (Pas de Calais) ;
- 7 directions territoriales ;
- 68 subdivisions territoriales.



Voies navigables de France

Siège social

175, rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 Béthune cedex
 ☎ 03 21 63 24 24
 📠 03 21 63 24 42
 @ : webmestre@vnf.fr
 www.vnf.fr

Direction territoriale Nord-Pas de Calais

Direction régionale du Nord - Pas-de-Calais
 Service de la navigation du Nord - Pas-de-Calais
 37, rue du Plat - BP 725 - 59034 Lille cedex
 ☎ 03 20 15 49 70
 📠 03 20 15 49 71
 @ : sn-nord-pdc@developpement-durable.gouv.fr
 www.sn-nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Direction territoriale Bassin de la Seine

Direction interrégionale du Bassin de la Seine
 Service de la navigation de la Seine
 2, quai de Grenelle - 75732 Paris cedex 15
 ☎ 01 40 58 29 99
 📠 01 45 78 08 57
 @ : sn-seine@developpement-durable.gouv.fr
 www.sn-seine.equipement.gouv.fr

Direction territoriale Nord-Est

Direction interrégionale du Nord-Est
 Service de la navigation du Nord-Est
 28, boulevard Albert 1^{er} - Case officielle n°80062
 54036 Nancy cedex
 ☎ 03 83 95 30 01
 📠 03 83 98 56 61
 @ : sn-nord-est@developpement-durable.gouv.fr
 www.sn-nord-est.equipement.gouv.fr

Délégation locale de la Haute-Marne DDT de la Haute-Marne

82, rue du Commandant Huguery - BP 2087
 52903 Chaumont cedex 9
 ☎ 03 25 30 79 79
 📠 03 25 30 79 80
 @ : ddt@haute-marne.gouv.fr

Direction territoriale Strasbourg

Direction interrégionale de Strasbourg
 Service de la navigation de Strasbourg
 25, rue de la Nuée Bleue - BP 30367
 67010 Strasbourg cedex
 ☎ 03 88 21 74 74
 📠 03 88 75 65 06
 @ : direction.sn-strasbourg@developpement-durable.gouv.fr

Direction territoriale Bassin Rhône-Saône

Direction interrégionale Saône-Rhône-Méditerranée
 Service de la navigation Rhône-Saône
 2, rue de la Quarantaine - 69321 Lyon cedex 5
 ☎ 04 72 56 59 00
 📠 04 74 56 09 01
 @ : sn-rhone-saone@developpement-durable.gouv.fr

Direction territoriale Centre-Est

Direction interrégionale du Centre-Est
 DDT de la Nièvre
 2, rue des Pâtis
 BP 30069 - 58020 Nevers cedex
 ☎ 03 86 71 71 75
 📠 03 86 71 71 77
 @ : ddt@nievre.gouv.fr

Délégation locale de Nantes

DDTM de Loire-Atlantique
 10, boulevard Gaston Serpette
 BP 53606
 44036 Nantes cedex 1
 ☎ 02 40 67 26 26
 📠 02 40 67 25 52
 @ : ddtm@loire-atlantique.gouv.fr

Délégation locale du canal de Bourgogne DDT de la Côte-d'Or

57, rue de Mulhouse - 21033 Dijon cedex
 ☎ 03 80 29 44 44
 📠 03 80 29 43 99
 @ : ddt@cote-dor.gouv.fr

Délégation locale de Saône-et-Loire DDT de Saône-et-Loire

37, boulevard Henri Dunant
 BP 94029
 71040 Mâcon cedex 9
 ☎ 03 85 21 28 00
 📠 03 85 38 01 55
 @ : ddea-71@equipement-agriculture.gouv.fr

Direction territoriale Sud-Ouest

Direction interrégionale du Sud-Ouest
 Service de la navigation du Sud-Ouest
 2, port Saint Etienne - BP 7204
 31073 Toulouse cedex 7
 ☎ 05 61 36 24 24
 📠 05 61 54 66 50
 @ : sn-toulouse@developpement-durable.gouv.fr
 www.vnfsudouest.infos.st

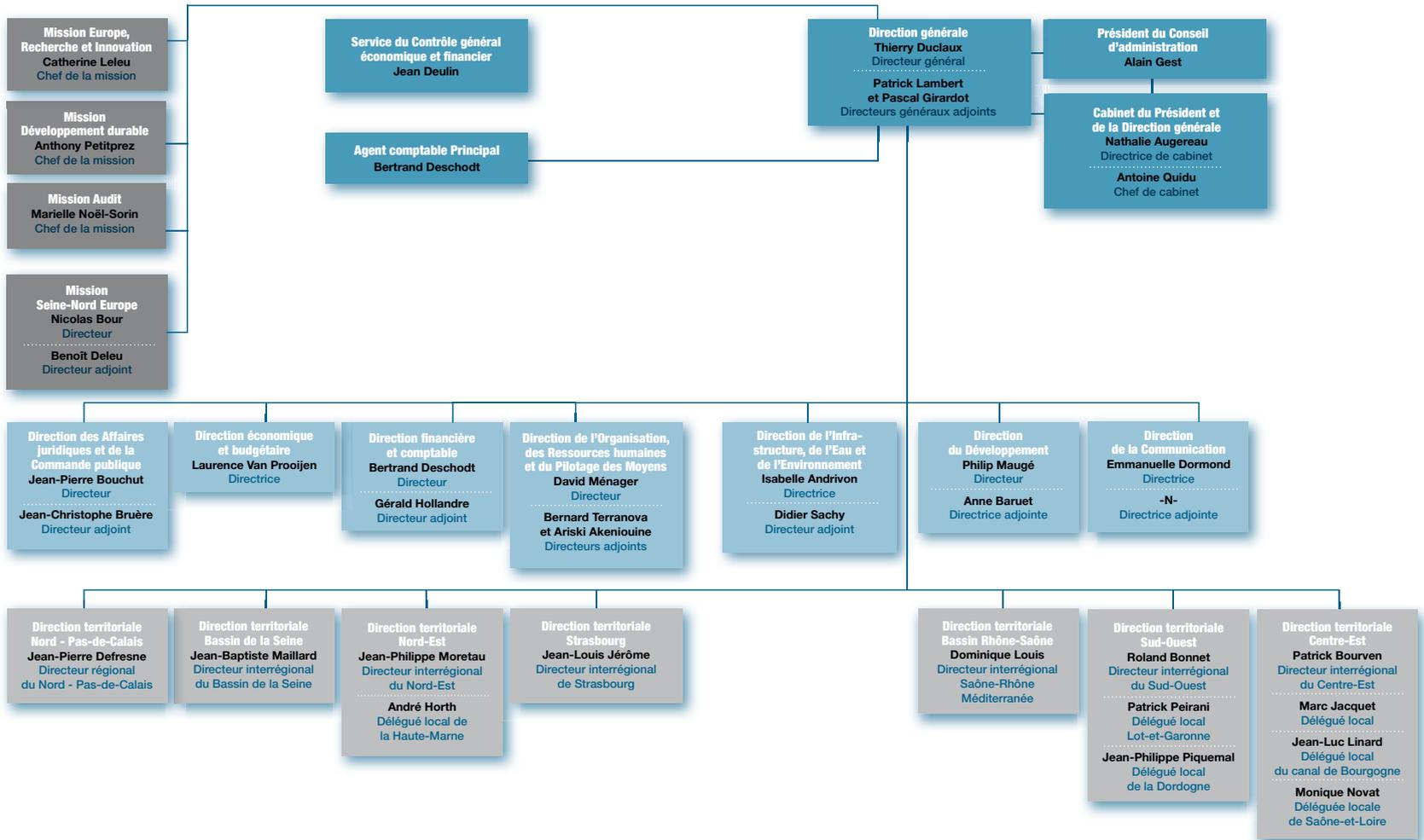
Délégation locale du Lot-et-Garonne DDT du Lot-et-Garonne

1722, avenue de Colmar
 47916 Agen cedex 9
 ☎ 05 53 69 33 33
 📠 05 53 69 33 69
 @ : ddea-47@equipement-agriculture.gouv.fr

Délégation locale de la Dordogne DDT de la Dordogne

Cité administrative Bugeaud - rue du 26^{ème} RI
 24016 Périgueux cedex
 ☎ 05 53 03 65 02
 📠 05 53 03 66 40
 @ : ddt@dordogne.gouv.fr

1.2 L'ORGANIGRAMME 2010



1.3 LES MISSIONS

Voies navigables de France (VNF), Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) placé sous la tutelle du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer (MEEDDM) est chargé de :

- Gérer, entretenir et exploiter les **6 100 km** de canaux et de fleuves navigables, dont 2 000 à grand gabarit ;
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures nouvelles en cohérence avec le réseau européen ;
- Aménager et valoriser le domaine public fluvial (DPF) ;
- Développer le transport fluvial et l'ensemble des activités connexes ;

- Favoriser le report modal et les logistiques multimodales ;
- Mettre en œuvre une politique de développement durable de la voie d'eau et de ses usages ;
- Participer au développement et à l'aménagement durables des territoires ;
- Favoriser l'implantation d'espaces industriels, logistiques et le développement touristique ;
- Encourager et développer la production d'énergies douces, notamment l'hydro-électricité ;
- Optimiser la gestion de l'eau et de ses usages.

1.4 LE DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

Le domaine public fluvial (DPF) comprend les cours d'eau navigables et leurs dépendances terrestres. Sa gestion a été confiée par l'Etat à VNF, l'Etat restant le propriétaire.

Il englobe le domaine public naturel (domaine non aménagé, en particulier les rivières non canalisées) et le domaine public artificiel (domaine aménagé).

Superficie : **40 000 hectares**

2 254 communes traversées par les voies navigables confiées à VNF, dont 18 communes de plus de **100 000 habitants** (source : inventaire du domaine public fluvial géré par VNF)

12,8 millions d'habitants vivent dans des villes traversées par une ou plusieurs voies navigables (source INSEE recensement de 1999), soit environ 20 % de la population française.

2 580 maisons éclusières, dont **432** sont occupées par des particuliers ou des professionnels

LES RECETTES DOMANIALES (*)

RÉPARTITION DES REDEVANCES DOMANIALES SUR 3 ANS (UNITÉ K€)

	2009	2008	2007	Evolution 2009/2008
Fibres optiques	8 318	7 125	6 863	16,74%
Stationnement d'embarcations	6 501	6 019	4 657	8,01%
Maisons éclusières	1 636	1 502	1 244	8,92%
Concessions	681	861	892	-20,91%
Recettes annexes	368	460	484	-20,00%
Manifestations nautiques	143	130	162	10,00%
Autres occupations	8 400	9 672	9 225	-13,15%
TOTAL	26 047	25 769	23 527	

(*) Recettes domaniales = redevances pour l'occupation de maisons éclusières, terrains bord à voie d'eau, stationnements de bateaux-logement ou bateaux activité, manifestations nautiques, réseaux d'opérateurs aériens (EDF / RTE) ou souterrains (fibres optiques)

LA TAXE HYDRAULIQUE (**): MONTANTS DES RECETTES SUR 3 ANS (EN K€)

	2009	2008	2007	Evolution 2009/2008
EDF	90 640	92 598	88 853	-4,6%
Usage eaux publiques	19 663	17 473	17 018	12,5%
Usage industriel	17 798	13 227	13 421	34,6%
Usage hydro-électrique	759	712	664	6,6%
Usage agricole	498	512	505	-2,7%
TOTAL	129 358	124 522	120 461	2,0%

En 2009, la taxe hydraulique s'est élevée à **129 358 millions d'euros** et **3 500 usagers** sont redevables de la taxe hydraulique (**).

(**) Taxe hydraulique = Taxe relative à la prise ou au rejet d'eau dans les canaux ou à la production d'énergie hydro-électrique.



2 LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS

→2.1

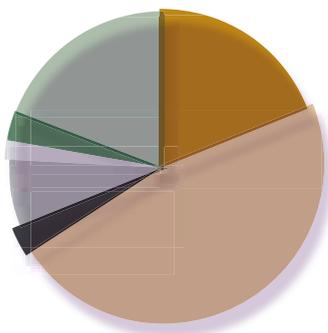
LES DIFFÉRENTS GABARITS SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS

LONGUEUR DES VOIES FRÉQUENTÉES
PAR GABARIT

	km
Grand gabarit	1 868
Gabarit intermédiaire	705
Petit gabarit	5 928

RÉPARTITION DES CLASSES DE VOIES NAVIGABLES (EN %)

■ Classe 0	19%
■ Classe 1	47%
■ Classe 2	3%
■ Classe 3	7%
■ Classe 4	2%
■ Classe 5	3%
■ Classe 6	19%



LES GABARITS

Petit gabarit

1 647 km de voies d'eau navigables pour les moins de 249 tonnes (classe 0)



4 015 km de voies d'eau navigables pour les 250 à 399 tonnes (classe 1)



266 km de voies d'eau navigables pour les 400 à 649 tonnes (classe 2)



Gabarit intermédiaire

568 km de voies d'eau navigables pour les 650 à 999 tonnes (classe 3)



137 km de voies d'eau navigables pour les 1 000 à 1 499 tonnes (classe 4)



Grand gabarit

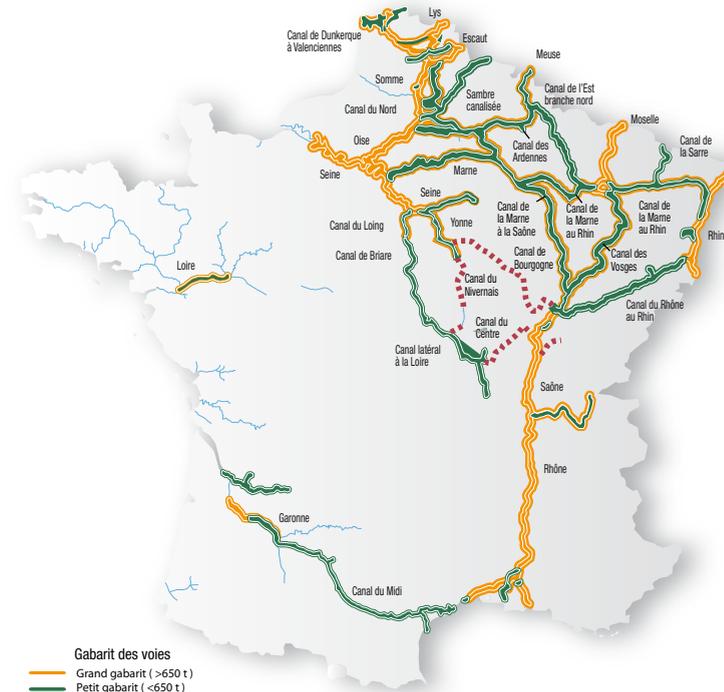
247 km de voies d'eau navigables pour les 1 500 à 2 999 tonnes (classe 5)



1 621 km de voies d'eau navigables pour les 3 000 tonnes et + (classe 6)



2.2 LE RÉSEAU CONFIE À VNF



- Gabarit des voies
 - Grand gabarit (>650 t)
 - Petit gabarit (<650 t)
- Réseau magistral/régional
 - Réseau magistral
 - Réseau régional
- Zone d'expérimentation de décentralisation

LONGUEUR TOTALE (EN KM)

8 500 km dont 6 100 km confiés à VNF.

Réseau magistral : 4 100 km utilisés pour le transport de marchandises

Environ 2 400 km hors du réseau VNF confiés à d'autres gestionnaires (dont environ 600 km transférés à la Bourgogne).

Réseau régional : 2 000 km de voies plutôt dédiés au tourisme fluvial (transports de passagers, plaisance privée...).





3 LES INFRASTRUCTURES

3.1 LES OUVRAGES D'ART

- **365** barrages de navigation [31]*
- **1 470** franchissements de chute (écluse, échelle d'écluses, pente d'eau) [329]*
- **543** ouvrages de décharge (déversoir, siphon, vanne...) [94]*
- **80** portes de garde [3]*
- **316** systèmes alimentaires (barrage-réservoir, rigole, station de pompage, contournement d'écluse...) [73]*
- **27** tunnels-canaux [1]*
- **117** ponts-canaux [8]*
- **674** ouvrages de franchissement (pont roulant, pont tournant, aqueduc...) [132]*

[*] : nombres d'ouvrages sur le périmètre de l'expérimentation de décentralisation. Leur gestion et leur entretien incombent à la région durant cette expérimentation.



3.2

LES ÉQUIPEMENTS (MOYENS ROULANTS, FLOTTANTS, MATÉRIELS)

Vecteurs de l'image de l'établissement, les véhicules (légers, utilitaires, poids lourds...) et les engins flottants (pontons, barges, vedettes...) interviennent sur des missions variées d'exploitation et de maintenance du réseau.

En effet, la maintenance du réseau fluvial requiert l'utilisation de bateaux spécialisés pour l'exécution de certaines opérations qui ne sont réalisées qu'à partir de la voie d'eau (entretien des berges, dragage du chenal, cassage de glace, etc).

L'Établissement consacre chaque année des moyens importants pour moderniser ce parc et mettre à disposition des véhicules et engins sécurisés, tout en cherchant à favoriser la standardisation et la mutualisation des plus spécialisés d'entre eux.



RÉPARTITION PAR TYPE DE MOYEN

Nombre de moyens "roulants"	2 651
Véhicules légers	2 059
Poids lourds	71
Autres (cycles, engins)	521
Nombre de moyens "flottants"	823
Bâtiments non motorisés	437
Bâtiments motorisés	271
Autres	115
Nombre de moyens "matériels" dont principalement	3 823
Atelier, mécanique...	1 795
Entretien vert, chantiers	1 068
Levage, transport	683
Moyens roulants appartenant à VNF	2 061
Moyens roulants appartenant à l'Etat	518
Moyens roulants autres (Diren...)	7
Moyens roulants non affectés	7
Moyens roulants loués	59
Moyens flottants appartenant à VNF	366
Moyens flottants appartenant à l'Etat	59
Moyens flottants non affectés	398

VUE DE PROFIL DU BATEAU MANOUCHE

Caractéristiques principales :

Devise = MANOUCHE
Longueur = 28
Largeur = 6,30
Coque aluminium

Doubles propulseurs hydrauliques
Principal périmètre d'action : Seine à l'amont de Paris et Yonne

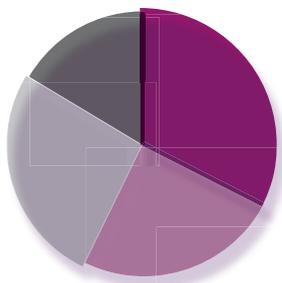


3.3 LES NIVEAUX DE SERVICE

L'engagement de l'établissement sur les niveaux de service (notamment l'amplitude horaire d'ouverture des voies) offerts aux usagers et clients du réseau est formalisé au travers du schéma directeur d'exploitation. Cette approche doit être complétée par la notion de qualité de service, traduite au travers d'indicateurs de disponibilité, de fiabilité et de sécurité du réseau, que le schéma directeur de maintenance contribuera à définir.

3.4 LES COÛTS D'EXPLOITATION ET DE FIABILISATION DU RÉSEAU EN 2009

FONCTIONNEMENT : 69,5 M€



- Exploitation
22,7 M€ soit **32,7 %**
- Dragage
17,1 M€ soit **24,6 %**
- Travaux
18,4 M€ soit **26,4 %**
- Subventions, hygiène et sécurité
11,3 M€ soit **16,3 %**

INVESTISSEMENT (EPRD* + PLAN DE RELANCE) : 183,7 M€

Programme de sécurité : 40,5 M€ (soit 22,1%)

- **11,0 M€** consacrés à la sécurité des barrages manuels
- **5,9 M€** consacrés à la sécurité des barrages réservoirs
- **2,3 M€** consacrés à la sécurité des tunnels
- **13,3 M€** consacrés à la sécurité des digues
- **2,9 M€** consacrés à la sécurité des autres ouvrages (ex : écluses...)
- **1,9 M€** consacrés à l'hygiène et sécurité

Autres opérations (matériel d'exploitation, environnement et ponts) : 18,6 M€ (soit 10%)

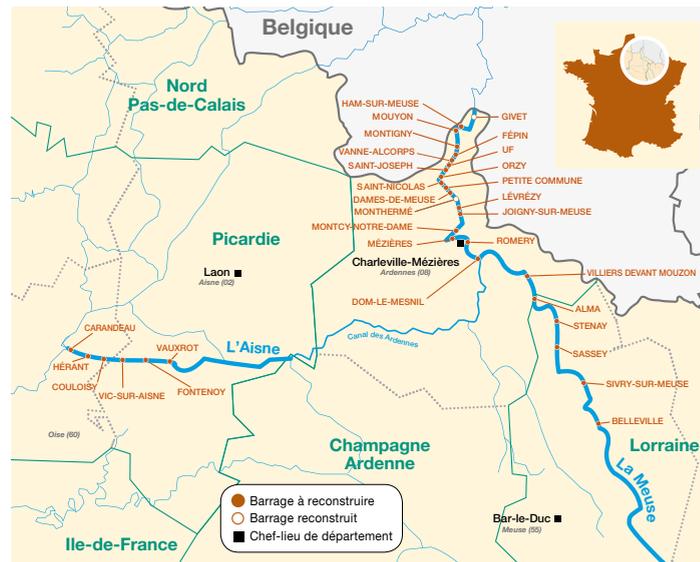
Réseau magistral : 112,6 M€ (soit 61,5%)

Réseau régional : 12,0 M€ (soit 7%)

*EPRD = état prévisionnel des recettes et des dépenses.

3.5 PPP BARRAGES

Il s'agit d'un projet de contrat de partenariat public-privé (PPP) pour le remplacement de 29 barrages manuels, existants sur l'Aisne (6) et la Meuse (23), par des barrages automatisés, comprenant également les équipements associés (passes à poissons notamment) et leur éventuel équipement en microcentrales hydroélectriques.



QUELQUES CHIFFRES

Coût d'un barrage : entre **1 M€** environ (prise d'eau sur le petit gabarit) et **55 M€** (barrage de Chatou sur la Seine).

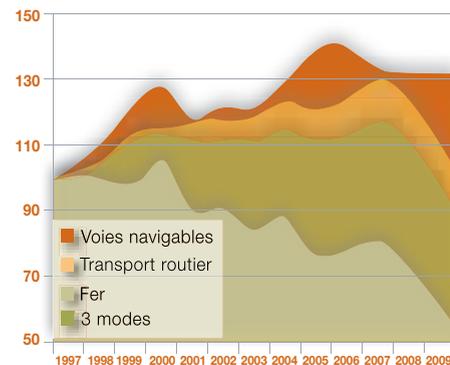
Coût d'un kilomètre de défense de berges en techniques végétales : entre **100 K€** et **300 K€** (hors stabilité de digue).

Coût moyen d'un kilomètre de digue traité (stabilisation + défense de berges) : entre **1 M€** et **1,5 M€**.

4 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN FRANCE

4.1 LA PLACE DE LA VOIE D'EAU DANS LES TRANSPORTS

EVOLUTION COMPARÉE DES TROIS MODES TERRESTRES DE 1997 À 2009 (EN INDICES, BASE 100 EN 1997)



Source : Bulletin Mensuel Statistique des transports du SoeS mars 2010

4.2 LE TRAFIC FLUVIAL ET LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES



- **7,4 milliards de t-km (*)** réalisées en 2009
- **56,1 millions de tonnes** réalisées en 2009 (hors transit rhénan)
- **-1,1 % en t-km** en 2009 par rapport à 2008
- **-6,7 % en tonnes** en 2009 par rapport à 2008

Le transport fluvial reste en constante progression : **+ 9 %** en t-km sur les **10 dernières années**. Il se distingue par une part de marché de **3,7 %** pour l'année 2009. Malgré la crise, le fret fluvial résiste face à d'autres modes de transport tels que la route (- 18,6 %) et le fer(- 24 %).

(*) t-km ou tonne kilomètre = unité correspondant au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre



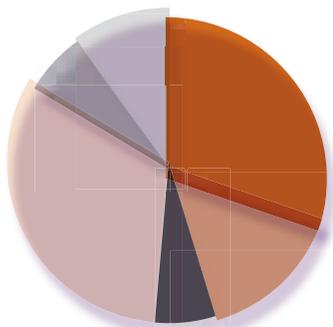
LES TRAFICS PAR BASSIN DE NAVIGATION ET VARIATION 2009/2008



LES TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES : RÉPARTITION PAR FILIÈRE

	Trafic cumulé en 2000 (en millions de t-km)	Variation 2009/2000	Trafic cumulé en 2009 (en millions de t-km)	Variation 2009/2008
Filière agroalimentaire	2 026,4	+ 11,4%	2 256,6	+ 14,6%
dont produits agricoles	1,539	+ 15,4%	1 777,1	+ 20,8%
dont denrées alimentaires	487,0	- 1,5%	479,5	- 3,8%
Filière énergie	1 481,1	- 8,4%	1 124,1	- 8,4%
dont combustibles minéraux	772,9	- 24,4%	584,1	- 12,1%
dont produits pétroliers	708,2	- 23,8%	540,0	- 4,1%
Filière métallurgique	610,6	- 25,9%	452,2	- 26,8%
dont minerais et ferrailles	202,8	+ 4,7%	212,3	- 14,8%
dont produits métallurgiques	407,7	- 41,2%	239,9	- 34,8%
Filière matériaux de construction	2 376,3	+ 0,7%	2 392,1	- 2,4%
Filière chimique	548,9	- 14,1%	471,5	- 28,0%
dont engrais	159,2	- 0,1%	159,0	- 39,8%
dont produits chimiques	389,7	- 19,8%	312,5	- 20,0%
Conteneurs, colis lourds et véhicules	217,4	+ 234,0%	726,3	+ 24,6%
TOTAL	7 260,7	+ 2,2%	7 422,8	- 1,1%

POURCENTAGE DE TRAFIC PAR TYPE DE MARCHANDISES



■ Filière agricole	30,4%
■ Filière énergétique	15,1%
■ Filière métallurgique	6,1%
■ Filière matériaux	32,2%
■ Filière engrais - chimie	6,4%
■ Filière conteneurs, colis lourds et véhicules	9,8%

ZOOM SUR LES CONTENEURS

Le conteneur est une boîte métallique aux normes ISO, permettant le transport et la manutention des marchandises diverses, solides ou liquides, avec des outils normalisés dans le monde entier.



Il existe différentes tailles de conteneurs : 20 pieds (16 à 18 tonnes utiles), 40 pieds (22 à 24 tonnes utiles).

Le conteneur fait partie de la catégorie des UTI «Unités de transport intermodal» et permet de diminuer les temps de rupture de charge et de transbordement.

TRAFIC DE CONTENEURS VENTILÉ PAR BASSIN

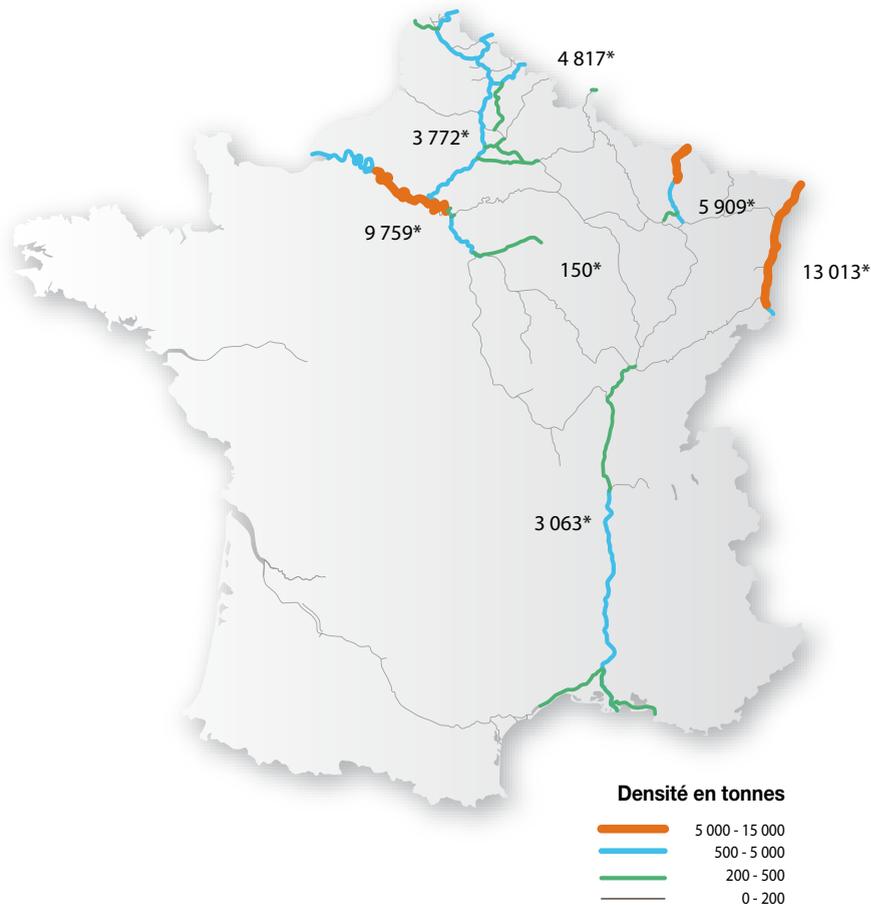
Bassin	2009 (en EVP)	Evolution 2009/2008	1999 (en EVP)	Evolution 2009/1999
Rhône	58 177	+ 36,7%	3 388	+ 1 617,1%
Seine	193 103	+ 15,5%	19 826	+ 874,0%
Nord	57 325	- 5,1%	31 879	+ 79,8%
Rhin	134 498	+ 4,1%	74 136	+ 81,4%

*EVP = Equivalent Vingt Pieds – Unité de mesure correspondant à un conteneur de vingt pieds

LE TRAFIC FLUVIO-MARITIME

Sur le réseau fluvial, le trafic fluvio-maritime représente **3,42 millions de tonnes** et **300,53 millions de t-km** soit une baisse de **2,3 %** en tonnes et une baisse de **15,0 % en t-km**, par rapport à 2008.

4.3 DENSITÉ DU TRAFIC SUR LE RÉSEAU VNF EN 2009



* Densité de la section fluviale la plus élevée de la région

4.4 LA FLOTTE FLUVIALE (EN NOMBRE D'UNITÉS) OU LA «CALE»

QUELS BATEAUX POUR TRANSPORTER LA MARCHANDISE

Type de bateaux	Unités
Automoteur marchandises générales	861
Barges marchandises générales	392
Automoteurs citernes	37
Barges citernes	46

Soit un total de **1 336 unités** (1 372 en 2008) et une capacité de port en lourd (*) de **1,12 million de tonnes** (1,14 million de tonnes en 2008).

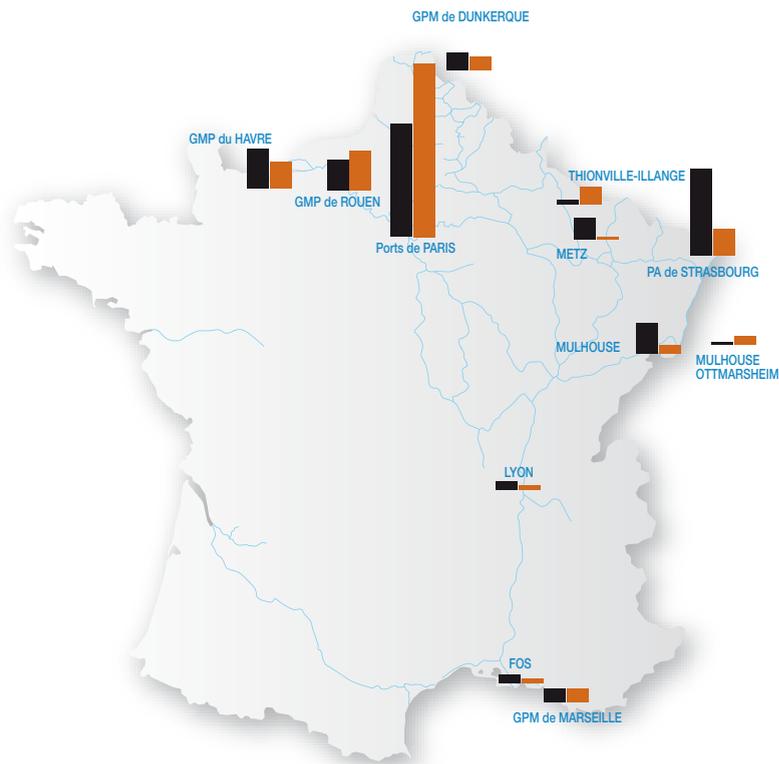
(*) port en lourd = Poids de la marchandise maximum autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord

		
Spits / Freycinet	14x	Bateau citerne
Longueur : 38,50 m – Largeur : 5,05 m Tirant d'eau : 2,20 m – Charge utile : 350 t		Longueur : 135 m – Largeur : 21,80 m Tirant d'eau : 4,40 m – Charge utile : 9 500 t
		
Campinois	22x	Transporteur de véhicules
Longueur : 59,85 m – Largeur : 6,60 m Tirant d'eau : 2,59 m – Charge utile : 655 t		Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m Tirant d'eau : 2 m – Charge utile : 530 voitures
		
Bateau Europe / H.R.K.	54x	Porte-conteneurs de classe Campinois
Longueur : 85 m – Largeur : 9,50 m Tirant d'eau : 2,50 m – Charge utile : 1 350 t		Longueur : 63 m – Largeur : 7 m Tirant d'eau : 2,50 m – Charge utile : 32 EPV
		
Convoi poussé long de 4 barges	440x	Porte-conteneurs standard
Longueur : 193 m – Largeur : 22,80 m Tirant d'eau : 4 m – Charge utile : 11 000 t		Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m Tirant d'eau : 3,00 m – Charge utile : 200 EVP
		
Bateau citerne standard	120x	Bateau Roll on – Roll off
Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m Tirant d'eau : 3,50 m – Charge utile : 3 000 t		Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m Tirant d'eau : 2,50 m

Source : Le Fluvial, un mode de transport à forte valeur ajoutée (Bureau Voorlichting Binnenvaart)

4.5 LES PRINCIPAUX PORTS FLUVIAUX

(Trafic supérieur à 1 million de tonnes)



Trafic en milliers de tonnes



■ Chargement
■ Déchargement



TRAFIC DANS LES PRINCIPAUX PORTS FLUVIAUX ET LEUR VARIATION 2009 / 2008

Port	12 mois 2009	Variation
Ports de Paris	19,99	+3,2%
dont Gennevilliers	3,497	+0,1%
dont Paris intra-muros	1,924	-8,5%
dont Bonneuil	1,183	-0,5%
Port autonome de Strasbourg	7,956	-5,2%
dont port de Strasbourg	3,899	-5,6%
Port de Mulhouse	4,170	-6,8%
dont Mulhouse Ottmarsheim	3,088	-11,9%
dont Mulhouse Ile Napoléon	1,003	-27,4%
Grand port maritime du Havre	4,799	+14,5%
dont Le Havre	3,899	+16,4%
Grand port maritime de Rouen	5,203	-13,7%
dont port de Rouen	1,599	+25,5%
Port de Thionville	1,782	-28,6%
Grand port maritime de Marseille	2,301	+5,4%
Port de Metz	1,880	-8,8%
Grand port maritime de Dunkerque	2,401	+7,6%
Port de Frouard	0,962	-14,0%
Port de Lyon	0,891	-0,3%

Un port autonome est un établissement public qui exerce des missions pour un regroupement de ports et rivages. La zone géographique gérée est donc plus vaste que le port lui-même.

EVOLUTION DES TRAFICS VENTILÉS PAR DIRECTION TERRITORIALE DE VNF (MILLIONS DE T-KM)

(cumul 12 mois 2009 / cumul 12 mois 2008)

Les flux sont considérés sur l'ensemble de leurs trajets à l'intérieur du réseau national

	Trafics intérieurs		Imports/Exports		Total	
	Trafic 2009	Variation	Trafic 2009	Variation	Trafic 2009	Variation
Nord - Pas-de-Calais	342,3	-0,3%	442,8	-6,3%	785,1	-3,8%
Rhône-Saône	1 247,3	10,9%	33,8	-37,9%	1 281,1	8,6%
Nord-Est	76,0	28,7%	465,3	-24,4%	541,3	-19,7%
Centre-Est	15,6	129,0%	40,5	23,8%	56,1	41,9%
Seine	3 246,0	6,6%	682,8	-13,5%	3 298,8	2,5%
Est	132,9	-9,3%	974,6	-8,3%	1 107,5	-8,4%

LES PARTS DE MARCHÉ DU TRANSPORT FLUVIAL EN 2009 DANS 4 PORTS MARITIMES FRANÇAIS

	Tous produits	dont conteneurs
Le Havre	6,50%	9,30%
Marseille	2,40%	6,40%
Rouen	22,30%	4,55%
Dunkerque	5,30%	3,00%

LES FLUX DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS EN 2009

	Volumes (en milliers de t)	Prestations (en mio de t-km)	Part des ports dans le trafic français total (en t-km)
Le Havre	4 800	978,5	13,20 %
Marseille	2 300	868,4	11,70 %
Rouen	5 200	1 090,8	14,70 %
Dunkerque	2 400	295,6	4,00 %



LA TENDANCE AU PREMIER TRIMESTRE 2010

Les chargeurs font de plus en plus confiance à la voie d'eau.

Le bilan du premier trimestre de la navigation intérieure vient conforter cette position : le fret fluvial affiche

une croissance soutenue au cours des trois premiers mois de l'année avec une augmentation de +11,6 % de t-km et +7,4 % en tonnes, comparés à ceux de 2009 sur la même période.

STATISTIQUE DE LA NAVIGATION INTERIEURE

Ventilation par chapitre N.S.T de marchandises / 3 premiers mois de l'année 2010 comparés aux 3 premiers mois de l'année 2009

Chapitres N.S.T de marchandises	Tonnes			Tonnes-kilomètres		
	2010	2009	Variation	2010	2009	Variation
0. Produits agricoles	2 611 838	2 108 703	+23,9%	475 047 649	372 411 374	+27,6%
1. Denrées alimentaires, fourrages	930 876	891 931	+4,4%	135 895 116	126 542 366	+7,40%
2. Combustibles minéraux	1 408 957	1 124 535	+25,3%	187 337 138	173 658 364	+7,9%
3. Produits pétroliers	1 488 923	1 411 576	+5,5%	184 980 859	154 054 715	+20,1%
4. Minerais, déchets pour la métallurgie	616 493	383 533	+60,7%	61 830 711	43 569 131	+41,9%
5. Produits métallurgiques	401 050	370 418	+8,3%	73 706 064	58 746 960	+25,5%
6. Minéraux bruts, mat. de construction	4 582 844	5 015 745	-8,6%	545 412 265	553 081 172	-1,4%
7. Engrais	341 064	312 641	+9,1%	41 614 711	43 089 765	-3,4%
8. Produits chimiques	482 457	307 099	+57,1%	84 910 444	60 199 367	+41%
9. Machines, véhicules, transactions	970 123	958 884	+1,2%	175 676 071	176 897 082	-0,7%
Total	13 834 625	12 885 065	+7,4%	1 966 411 028	1 762 250 296	+11,6%

Ces chiffres constituent un moteur supplémentaire pour poursuivre la relance de la filière fluviale amorcée par VNF et ses

partenaires, et atteindre les objectifs ambitieux de croissance du trafic et de report modal, de la Loi Grenelle I.

AUGMENTATION DU TRAFIC FRET : PRÉCISIONS PAR FILIÈRES

Ce premier trimestre reflète une certaine reprise des secteurs impactés par la crise (produits énergétiques, sidérurgie, et produits chimiques).

- **Les céréales**, ce trafic connaît une hausse des tonnages transportés (+27 %). Cette filière conforte ainsi la part de marché du fluvial dans ses logistiques.
- **Le marché du charbon** est marqué par une augmentation notable (+25,3 % en tonnes) due au restockage, après un hiver 2009 particulièrement « gourmand ».
- **Le marché pétrolier**, après avoir connu un léger recul au cours des 2 premiers mois, reprend, (+5,5 % en tonnes) marqué par la reconstitution des stocks en cours.
- **L'activité BTP** révèle une relative confiance notamment en région parisienne sur une année soutenue.
- Concernant **la chimie**, son rebond spectaculaire avec une augmentation de plus de 57 % de tonnes transportées, résulte du redémarrage de cette industrie.
- Pour **les marchandises à plus hautes valeurs ajoutées** (conteneurs, véhicules et colis exceptionnels), malgré une période difficile au niveau des échanges internationaux, le volume de la voie d'eau se maintient, démontrant l'intérêt de ce mode pour cette filière.
- Enfin, le transport des **produits métallurgiques** est en forte augmentation avec +25 % de t-km.

4.6 LES DISPOSITIFS D'AIDE

LE PRÊT D'HONNEUR POUR LA MODERNISATION DE LA FLOTTE

Parfaitement intégré dans la chaîne logistique, le transport fluvial combine nécessité économique et environnementale. **Entreprendre pour le Fluvial (EPF)**, association créée en 2007 à l'initiative de Voies navigables de France et de l'ensemble des acteurs de la voie d'eau, a pour objet l'appui et la relance de

transport de fret fluvial. Elle agit dans les domaines liés à la création d'entreprises, à la formation, à l'innovation et au financement des entreprises.

Entreprendre pour le Fluvial apporte un appui concret aux créateurs d'entreprises de transport de fret par voie d'eau. Au premier semestre 2009, EPF crée

Entreprendre pour le Fluvial Initiative, premier fonds de prêt d'honneur dédié à la batellerie.

Le fonds est doté de 4,5 millions d'euros, 50 millions par effet de levier.

Il permet l'apport de quasi fonds propres pour des montants allant de 10 000 à 90 000 euros sous la forme d'un prêt d'honneur et d'avances remboursables sur 5 ans sans intérêts.

• **Fluvial Initiative**

@ : fluvial.initiative@gmail.com

• **Entreprendre pour le Fluvial**

@ : contact@entreprendre-fluvial.com

LES EMBRANCHEMENTS FLUVIAUX

Principe

Mis en œuvre en 1986, ce dispositif consiste à verser une aide financière à la réalisation d'équipements (infrastructures et/ou outillage) qui permettent la création ou l'augmentation du trafic confié à la voie d'eau.

Le taux de cette aide peut atteindre **25 %** du coût de l'équipement.

Bénéficiaires

- Les entreprises, qu'elles soient chargeurs, transporteurs, organisatrices de transport ou manutentionnaires ;
- Les gestionnaires privés ou publics de plates-formes multimodales (ports fluviaux et maritimes).

Investissements subventionnables

- Les investissements en infrastructures (quai, appontement, etc.) ;
- Les investissements en superstructures de transbordement (grue, portique, bande transporteuse, etc.) qu'elles soient à quai ou embarquées.

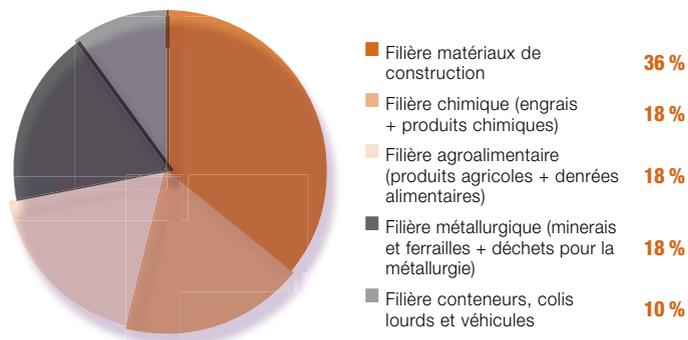
Conditions

- L'investissement réalisé par le chargeur doit être motivé par un rapport qui montre :
- Un trafic fluvial **nouveau** sur le site aidé ;
 - Un trafic **supplémentaire en volume** par rapport à un éventuel trafic existant.

	2008	2009	Evolution 2009/2008
Signature nouvelles conventions	14	11	- 21,4%
Contractualisation de tonnes-kilomètres supplémentaires sur 5 ans	2 284 650 000	1 089 150 000	- 52,3%
Aide globale sur contrats en cours (en €)	1 439 239	1 623 722	12,8%
Nombre de t-km générées pour 1 € d'aide	812	668	- 17,7%
Aide moyenne par embranchement fluvial (en k€)	65	148	127,7%

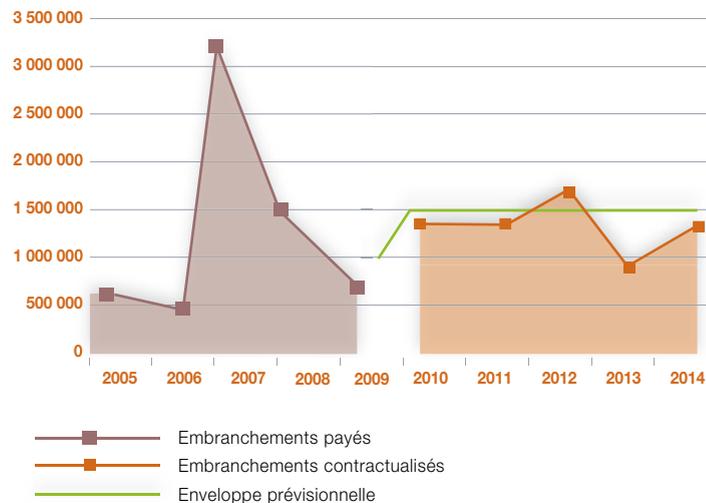


RÉPARTITION DES FILIÈRES AYANT BÉNÉFICIÉ D'UNE SUBVENTION



Le dispositif constitue un levier incitatif important de report modal. A titre indicatif, les tonnes-kilomètres contractualisées par l'intermédiaire des embranchements fluviaux actifs représentent, en 2009, **16 %** de l'ensemble des **7,4 milliards de tonnes-kilomètres** réalisées en 2009.

Au 31 décembre 2009, le montant total des embranchements fluviaux contractualisés est d'un peu plus de **16 millions** d'euros. Ces 16 millions sont répartis par montant annuel prévisionnel de paiement dans le graphique ci-dessous.



LE PAM : PLAN D'AIDE À LA MODERNISATION 2008 – 2012

Le plan d'aide à la modernisation du transport fluvial a été approuvé par la Commission européenne le 3 juillet 2008. Il a fait l'objet de concertations avec les professionnels du transport fluvial d'une part et avec les services instructeurs de VNF d'autre part. Ce plan est géré, au sein de VNF, par la Direction du Développement, sous l'égide du MEEDDM. Une commission de suivi Etat / VNF permet de valider les dossiers de constructions ou les investissements importants mais aussi d'arbitrer sur l'éligibilité de certains travaux.

Le Plan d'aide à la modernisation 2008-2012 se décompose en 4 grands volets d'aides :

- **Volet A :** réaliser des économies d'énergie ;
- **Volet B :** moderniser et accroître la sécurité ;
- **Volet C :** encourager la mise en

service de nouvelles cales adaptées aux attentes des chargeurs ;

- **Volet D :** promouvoir et renouveler la profession.

Depuis le lancement du Plan 2008-2012, un montant de **7,4 millions** d'euros d'aide est estimé sur l'ensemble des **319 dossiers** déposés au 31 décembre 2009 et en cours d'instruction. Ces dossiers de demande concernent **290 bateaux** améliorés, équipés, voire en cours de construction. Ce plan privilégie les investissements au-delà des normes en vigueur pour ce qui concerne notamment la structure du bateau et ses équipements.



LE PLAN D'AIDE À LA MODERNISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES 2008 – 2012

A la fin du mois de décembre 2009 et au terme de la seconde année d'existence du plan, les dossiers enregistrés, acceptés et payés se décomposent comme suit :

Volets et sous-volets	Notification européenne (€)	Nombres demandes déposées	Nombres demandes acceptées	Montant engagé (€)	Montant payé (€)
Du 01/01/2008 au 31/12/2009					
A - Economie d'énergie	4 500 000	135	112	1 909 106	533 418
B - Amélioration de la productivité	7 500 000	277	226	2 955 355	991 089
1 - Aide aux adaptations techniques de la flotte		197	154	2 687 774	
2 - Aide à l'acquisition d'engin de manutention embarqué sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement		4	3	8 805	
3 - Aide à la mise en place des services d'informations fluviale et des nouveaux outils de l'information et de la communication		76	69	258 776	
C - Construction neuve	3 500 000	21	11	1 509 028	0
1 - Aide visant à l'adaptation et au renouvellement de la flotte pour répondre à des trafics spécifiques		20	10	1 409 028	
2 - Aide à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes		1	1	100 000	
D - Renouvellement de la profession	1 000 000	31	29	1 050 262	496 262
1 - Aide à la formation continue		0	0	0	0
2 - Aide à la transmission de bateaux du parc français à des jeunes repreneurs, à de nouveaux entrants dans la profession		31	29	1 050 262	496 262
TOTAL	16 500 000	464	378	7 423 751	2 020 770

Dont paiements 2008

Dont paiements 2009

451 546

1 569 224*

* Crédits classe 4 (Etat) et 6 (VNF) confondus

NOMBRE DE DEMANDES D'AIDE PAR TYPE DE MESURE EN CUMULÉ AU 31 DÉCEMBRE 2009⁽¹⁾

Mesures environnementales	Mesures de modernisation de la flotte et accroissement sécurité	Mesure pour encourager la mise en services de nouvelles cales	Mesures pour promouvoir la profession et la renouveler
107	189	5	18

(1) un dossier peut être composé d'une ou plusieurs aides

L'ensemble des dossiers acceptés concerne 290 unités fluviales

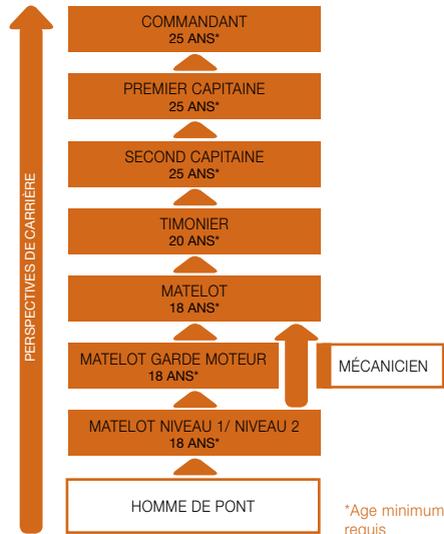
Par ailleurs, il est à noter que le volet D « renouvellement de la profession », avec une enveloppe initiale de 1 million d'euros, a été alloué en totalité à la transmission de bateaux à de nouveaux entrants dans la profession, avec 29 dossiers validés (dont 13 avec un port en lourd inférieur à 500 tonnes, 9 avec un port en lourd de 500 à 1 000 tonnes,

5 pour un port en lourd entre 1 000 et 2 000 tonnes et 2 unités de plus de 2 000 tonnes de port en lourd). Le plafond étant atteint, VNF a sollicité en commission de suivi du plan VNF / Etat, un allongement de l'enveloppe. Cette augmentation pourrait être rendue possible par la fongibilité avec une autre mesure, moins génératrice de demandes.

4.7 LES MÉTIERS DE LA VOIE D'EAU

La voie d'eau propose de nombreux métiers :

TRANSPORT DE FRET – MÉTIERS «SALARIÉS»



TRANSPORT DE FRET – MÉTIERS «ARTISAN»

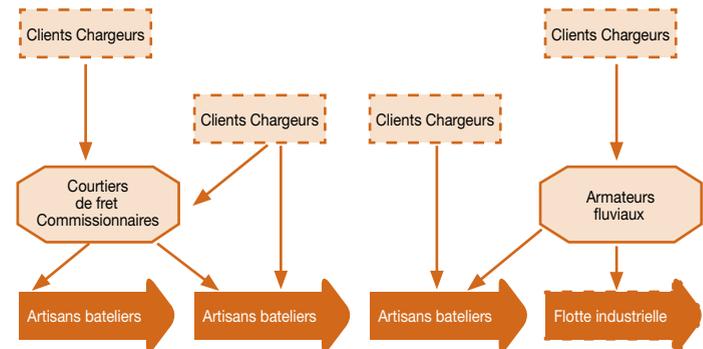
L'Artisan batelier occupe dans le secteur du transport fluvial une place prépondérante : environ 60 % du transport de fret fluvial en France est assuré par des artisans bateliers. Dépositaire d'une tradition, d'une culture qu'il doit enrichir et adapter en fonction de l'évolution de la société, détenteur d'un vrai savoir-faire, le batelier est un véritable chef d'entreprise. Sur le bateau, le batelier est seul maître à bord.

Il maîtrise l'ensemble des compétences qu'impliquent les différents niveaux statutaires du personnel navigant, à savoir : matelot, timonier, mécanicien, capitaine, commandant...

Les bateliers du transport fluvial peuvent ainsi :

- Faire appel à des intermédiaires de fret (ou commissionnaires de fret/ affréteurs) qui peuvent offrir une garantie de chargement à l'année au transporteur en échange de l'utilisation exclusive de la cale ou proposer au coup par coup des missions de transport en fonction des besoins de leurs clients et des quantités de marchandises à transporter ;
- Travailler de manière indépendante, sans avoir recours à des intermédiaires et contracter des contrats directement auprès de chargeurs industriels.

Schéma commercial du transport de fret (source APCE janvier 2010)





POUR SE PRÉPARER À CES MÉTIERS, PLUSIEURS FORMATIONS SONT PROPOSÉES.

Les Formations diplômantes, qualifiantes et certifiantes

- Certificat d' Aptitude Professionnelle «Navigation fluviale» ;
- Certificat de Qualification Professionnelle «Capitaine de bateau fluvial» ;
- Mention Complémentaire «Transporteur fluvial» ;
- Ingénierie supérieure de la navigation intérieure – ISNI (*) Formation Bac+ 2 ;
- Certificat professionnel de responsable d'une unité de transport fluvial.
(*) ISNI : Institut supérieur de la navigation intérieure

Les attestations et certificats professionnels

- Attestation de Capacité Professionnelle (ACP) ;
 - Le permis de conduire de navigation fluviale (certificat de capacité pour la conduite des bateaux) ;
- #### **Les attestations spéciales**
- Formation pour les conducteurs de bateaux transportant des marchandises dangereuses sur les voies de navigation intérieure – ADNR (Accord pour le transport de marchandises dangereuses sur le Rhin) ;
 - Attestation spéciale Radar.

Pour en savoir plus sur les métiers de la navigation fluviale et leurs formations :

www.entreprendre-fluvial.com
www.vnf.fr/tourisme&domaine

4.8 **LES NOUVEAUX PARTENAIRES DE LA VOIE D'EAU**

CEMEX

Paris, jeudi 8 octobre 2009 : Pierre Fèvre, Président de CEMEX Granulats, Thierry Duclaux, Directeur général de VNF et Michel Margnes, Président du Directoire, Président Directeur Général de Compagnie Nationale du Rhône ont signé la convention de partenariat CEMEX / VNF / CNR.

Cet partenariat, en droite ligne du Grenelle Environnement, vise à encourager le transport de matériaux de construction par la voie fluviale, notamment par l'augmentation sur 5 ans, du volume de matériaux transportés par CEMEX et la mise en place, par VNF et la CNR, de solutions logistiques situées bord à voie d'eau.

CEMEX, Voies navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône s'engagent mutuellement à étudier des solutions afin de permettre un développement durable des activités fluviales.

GROUPE SOUFFLET

Nogent sur Seine, le 26 octobre 2009

Le Groupe SOUFFLET et Voies navigables de France (VNF) signent en présence de Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, un contrat de part-

nariat visant à unir leurs efforts pour permettre au Groupe SOUFFLET de développer l'acheminement de ses marchandises par la voie d'eau.

Dans cet accord, le Groupe SOUFFLET s'engage à augmenter de 25 % son trafic fluvial dans les 5 ans à venir pour atteindre, en moyenne annuelle, un tonnage de 1,5 million de tonnes de marchandises transportées.

Le Groupe SOUFFLET, expert des filières orge et blé, est le premier collecteur privé français de céréales, avec près de trois millions de tonnes de céréales en France et plus d'un million de tonnes de céréales à l'international. Agro-industriel spécialisé dans la première transformation des céréales, le Groupe SOUFFLET est un acteur incontournable sur le marché mondial du malt et l'un des principaux meuniers européens. Présent sur les marchés internationaux de céréales via sa filiale Soufflet Négoce, le céréalier aubois emploie près de 3 600 collaborateurs dans 14 pays, et réalise en 2009 un chiffre d'affaire de plus de 3 milliards d'euros.



5 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE (DONNÉES 2008)

Au sein de l'Union européenne, le transport par voies navigables intérieures est le troisième moyen de transport intérieur de marchandises après la route et le rail, avec environ 500 millions de tonnes et 140 milliards de t-km, soit l'équivalent d'une file de camions qui irait de Helsinki jusqu'à Palerme.

→ 5.1 LA LONGUEUR DU RÉSEAU ET LES PRINCIPAUX PAYS FLUVIAUX

- 38.000 km de longueur

Principaux pays	Longueur du réseau
France	8 500 km
Allemagne	7 500 km
Pays-Bas	6 000 km
Grande-Bretagne	3 200 km
Belgique	1 500 km
Autriche	350 km
Roumanie	1 779 km

5.2 LE TRAFIC

- **509,45 millions de tonnes** ont été transportées soit **144,95 milliards de t-km**
- **0,2 %** en t-km en 2008 par rapport à 2007

PAYS	Trafic dans les principaux pays fluviaux en millions de tonnes	Variation 2008/2007	Trafic dans les principaux pays fluviaux en milliards de t-km	Variation 2008/2007
Pays-Bas	344,79	- 2,2%	45,29	- 1,5%
Allemagne	245,67	- 1,3%	64,05	- 1,01%
Belgique	130,35	- 3,2%	8,75	- 2,9%
France	72,75	- 4,4%	8,89(*)	3,3%
Roumanie	30,29	2,95%	8,68	6,0%
Autriche	11,20	- 7,4%	2,36	- 9,1%
Union Européenne à 27	509,45	- 2,2%	144,95	+ 0,2%

Source : Eurostat 2009
 (*) Y compris transit rhénan

5.3 LA FLOTTE EUROPÉENNE HORS FRANCE (Suisse, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Autriche, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Hongrie, Roumanie et Bulgarie)

Automoteurs marchandises générales	5 116
Barges et chalands marchandises générales	3 336
Automoteurs citernes	1 358
Barges citernes	148

Données au 31/12/2008

Soit un total de **9 958 unités** et une capacité de port en lourd de 13,15 millions de tonnes.

Source : la navigation intérieure – observation du marché 2009 n° 1 -CCNR



5.4 LES PRINCIPAUX PORTS FLUVIAUX EUROPÉENS

Part fluviale des principaux ports européens

TRAFIC EN MILLIONS DE TONNES

Rotterdam	165,6 (2008)	Duisbourg	51 (2008)
Anvers	78,58 (2009)	Liège	13,01 (2009)
Cologne	10,17 (2008)	Ports de Paris	19,99 (2009)

LE PROJET PLATINA

La Commission a publié en 2006 un programme appelé NAIADES pour le soutien et la promotion du transport fluvial en Europe.

Décliné en 5 axes stratégiques qui sont le marché, la flotte, les emplois et compétences, l'image, les infrastructures, ce programme définit les recommandations d'actions à mettre en œuvre pour la période 2006-2013 afin d'exploiter pleinement le potentiel commercial de la navigation intérieure et rendre plus attrayante son utilisation.

Afin de favoriser la mise en œuvre de ces actions de manière concertée avec l'ensemble des acteurs (profession, communauté européenne, états membres, gestionnaires de voie d'eau) la commission a lancé le 30 septembre 2008 le projet PLATINA (PLATform for the Implementation of NAIades) regroupant 22 partenaires de 9 pays européens et doté d'un budget de 8,5 millions d'euros sur 4 ans. A travers ses groupes de travail, PLATINA identifie les actions politiques à mettre en œuvre, pilote des études, apporte un soutien technique et organisationnel tout

en s'appuyant sur des experts reconnus du secteur.

VNF participe activement à l'ensemble des groupes de travail et coordonne le volet dédié à la modernisation de la flotte.

Les résultats de la première année du projet :

- Publication d'un rapport sur les bonnes pratiques du fluvial en Europe – www.naiades.info/downloads
- Création d'un guide et d'une base de données des aides au financement en Europe – www.naiades.info/fundings
- Mise en ligne d'une base de données des innovations – www.naiades.info/innovations
- Création d'un réseau de coopération des établissements de formation européens (EDINNA) – www.edinna.eu
- Réalisation d'une enquête interne et externe sur l'image du fluvial en Europe – www.naiades.info/platina/wp4
- Constitution d'un réseau européen d'agence de promotion de la voie d'eau
- Lancement du portail communautaire des SIF – www.ris.eu



6 VNF ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

6.1 UN ENGAGEMENT DANS LA PÉRENNITÉ

La voie d'eau est la seule infrastructure terrestre qui constitue également un écosystème : tout à la fois un atout et une exigence forte pour VNF. Le transport fluvial participe directement aux objectifs du Grenelle Environnement et plus particulièrement à la lutte contre le changement climatique. Ainsi, le développement durable est-il fortement ancré au cœur même des activités de l'établissement.

Signataire de la charte développement durable des établissements publics en avril 2008, VNF s'engage dans une démarche de long terme pour intégrer les meilleures pratiques environnementales et sociales dans ses activités. Ainsi, cinq directions territoriales de VNF sont d'ores et déjà certifiées selon la norme internationale ISO 14001, assurant une démarche d'amélioration continue.

L'établissement déploie progressivement un label de développement durable portant sur les activités de dragage, de gestion hydraulique et de chômage.

La politique de développement durable, décidée en décembre 2009 par le Conseil d'Administration de VNF, inscrit l'action de VNF dans le long terme.

6.2 LE FLUVIAL, NATURELLEMENT ÉCONOMIQUE, NATURELLEMENT ÉCOLOGIQUE

Au moment où la raréfaction des ressources pétrolières et l'effet de serre deviennent des problématiques de plus en plus prégnantes, la voie d'eau apparaît comme un mode de transport économe d'un point de vue énergétique.

Le transport fluvial s'inscrit parfaitement dans le Grenelle de l'environnement. Le report vers la voie d'eau contribue ainsi à une réduction drastique des émissions de CO₂.

UN TRANSPORT NATURELLEMENT COMPÉTITIF

- **3,7 fois moins de pétrole** et **4 fois moins de CO₂** que le transport routier ; ⁽¹⁾
- **7 fois moins cher** que le transport routier.

(1) comparaison entre le convoi poussé (4 400 t) et le poids lourd de charge utile > 25 t.

DES COÛTS DE TRANSPORT PERFORMANTS ⁽²⁾

Type de transport	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km	Coûts externes ⁽³⁾ pour une tonne transportée sur 350 km
Fluvial – Grand gabarit 	12€ / T	3€ / T
Fluvial – Petit gabarit 	17€ / T	4€ / T
Route 	21€ / T	12€ / T
Rail 	22€ / T	5€ / T

⁽²⁾ données issues des études d'APS Seine-Nord Europe.

⁽³⁾ coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution.

INDICATEURS DE PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DU TRANSPORT FLUVIAL

Bilan carbone™ du transport fluvial

Définition du bilan carbone™ : comptabilisation des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre d'une entreprise, issues des processus nécessaires à son activité (référencement élaboré par l'ADEME).

Un grand automoteur consomme **2,7 fois moins** qu'un poids lourd pour une tonne transportée. Avec un convoi poussé, ce ratio passe à 3,7. De même, un grand automoteur rejette **2,5 fois moins de CO₂** par tonne transportée qu'un poids lourd. Ce ratio est égal à 3,7 pour un convoi poussé⁽⁴⁾.

⁽⁴⁾ étude menée par TL&Associés pour le compte de l'ADEME et de VNF (juillet 2005).

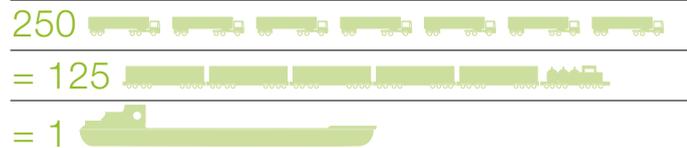
	Efficacité énergétique de la voie d'eau : 10,8 gep ⁽⁵⁾ /t-km	Efficacité environnementale de la voie d'eau : 34 g CO ₂ /t-km
Route – Total PL ⁽⁶⁾ interurbain	3,7 fois plus efficace	3,7 fois plus efficace
Route – PL ⁽⁶⁾ interurbain + 25 t	2,4 fois plus efficace	2,3 fois plus efficace

⁽⁵⁾ gep = gramme équivalent pétrole.

⁽⁶⁾ PL = poids lourd.

L'un des gros avantages d'un convoi fluvial est de pouvoir transporter des volumes importants, notamment pour le post-acheminement des marchandises arrivant dans les ports maritimes.

ÉQUIVALENT DU NOMBRE DE VÉHICULES POUR LE TRANSPORT DE 5 000 TONNES



Bilan carbone™ pour le transport fluvial de marchandises

FRET FLUVIAL, CALCUL À PARTIR DES TYPES DE BATEAUX

Type de bateaux	kg équ. Carbone par t-km
Automoteurs < 400 tonnes	0,0121
Automoteurs 400 à 650 tonnes	0,0118
Automoteurs 650 à 1000 tonnes	0,0106
Automoteurs 1 000 à 1 500 tonnes	0,0099
Automoteurs > 1 500 tonnes	0,0082
Pousseurs 295 à 590 kW	0,0074
Pousseurs 590 à 880 kW	0,0067
Pousseurs > 880 kW	0,0059

FRET FLUVIAL, CALCUL À PARTIR DES BASSINS DE NAVIGATION

Bassin de navigation	kg équ. C par t-km
Seine	0,0082
Rhône	0,0080
Nord-Pas de Calais	0,0117
Rhin	0,0099
Moselle	0,0103
Interbassin	0,0104
Moyenne tous bassins	0,0093

(Extrait : ADEME - Bilan Carbone™)



DES FICHES DE BONNES PRATIQUES POUR DES UNITÉS FLUVIALES ÉCONOMES EN ÉNERGIE.

VNF a développé une trentaine de fiches de bonnes pratiques d'exploitation et technologiques pouvant contribuer à améliorer la performance énergétique des bateaux fluviaux. www.vnf.fr - rubrique **transport fluvial/bateaux innovants**

UN OUTIL INTÉGRANT LES COÛTS EXTERNES

VNF a développé en 2009 un écocalculateur qui comptabilise les bénéfices environnementaux en terme de gep (gramme équivalent pétrole), CO₂ et coûts externes (insécurité, congestion, bruit, pollution atmosphérique et effet de serre) pour un report modal de la route vers la voie d'eau. Il est accessible en ligne à l'adresse www.vnf.fr/eve

L'outil met en évidence les performances énergétiques de la voie d'eau : ce mode de transport implique un coût CO₂/coût externe 3 fois moins élevé que le transport routier.

Pour plus d'information, voir page 87 de ce mémento.

CARBURANT CONSOMMÉ EN KEP (KILO ÉQUIVALENT PÉTROLE) POUR 1 000 TONNES DE VRAC SEC

Gennevilliers-Le Havre		Lyon-Marseille		Valenciennes-Dunkerque	
Poids lourd	5 900	Poids lourd	9 600	Poids lourd	3 700
Grand Rhénan ⁽¹⁾	2 100	Grand Rhénan	2 300	RHK ⁽²⁾	2 200
Convoi poussé	1 900	Convoi poussé	2 100	Convoi poussé	1 200

ÉMISSIONS DE CO₂ (EN KG/1 000 t)

Gennevilliers-Le Havre		Lyon-Marseille		Valenciennes-Dunkerque	
Poids lourd	17 200	Poids lourd	28 000	Poids lourd	10 900
Grand Rhénan	6 700	Grand Rhénan	7 300	RHK	6 800
Convoi poussé	6 000	Convoi poussé	6 600	Convoi poussé	3 900

COÛTS EXTERNES (EN € 2008/1 000 t⁽³⁾)

Gennevilliers-Le Havre		Lyon-Marseille		Valenciennes-Dunkerque	
Poids lourd	2 600	Poids lourd	4 200	Poids lourd	1 600
Grand Rhénan	800	Grand Rhénan	800	RHK	650
Convoi poussé	800	Convoi poussé	800	Convoi poussé	470

Source : Eco-calculateur VNF

⁽¹⁾ Grand Rhénan : automoteur rhénan 3 000 tonnes.

⁽²⁾ RHK = bac automoteur type RHK 1 350 tonnes.

⁽³⁾ selon méthode Marcel Boiteux.

6.3 AMÉLIORATION DES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES ACTIVITÉS D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DE LA VOIE D'EAU

GESTION ET EXPLOITATION DU RÉSEAU

- Instaurer des pratiques respectueuses de l'environnement lors des projets neufs ou de reconstruction (mesures de protection des berges, mise en place de passes à poissons, etc.) ;
- Concilier exploitation du réseau et gestion optimisée de la ressource en eau ;
- Maîtriser les impacts environnementaux des opérations de chômage ;
- Respecter la réglementation lors des dragages, des mises en dépôt et du traitement de sédiments ;
- Optimiser la gestion des déchets produits par ou pour VNF ;
- Accroître la connaissance des milieux naturels.

POINT SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Berges

- Mise en place de berges végétales : **17,4 km** sur un total de berges réhabilitées de **37,3 km** : soit **47%** ;
- Entretien des berges : utilisation de **0,05 litre** de produit phytosanitaire pour un km de berge.

Barrages

- Nombre de barrages reconstruits avec une passe à poissons : **100 %**, soit **6 barrages** ;
- **18%** des barrages de prises d'eau possèdent désormais un règlement d'eau ;
- **43%** des prises d'eau sont équipées d'instruments de mesure.

Dragage et sédiments

- Chômages (travaux avec arrêt de navigation) sans vider le bief, ce qui préserve la faune et les milieux

naturels : **176 chômages** sur **322** ont été réalisés sans vider le bief, soit **56 %** ;

- Dragages : **139 opérations** de dragages sur **140** ont été réalisées avec une analyse préalable des sédiments, soit **99 %**.

Déchets

- Terrains de dépôts des sédiments : **90** terrains de dépôt sur **323** ont été valorisés (parc....), soit **28 %** ;
- Volume de sédiments valorisés (ré-utilisés pour remblais...) : **464 000 m³** sur **819 000 m³**, soit **57 %** ;
- **24 %** des directions disposent d'un suivi des déchets dangereux produits par VNF.

CARTOGRAPHIE DES PASSES À POISSONS DU BASSIN DE LA SEINE



FOURCHETTE DE PRIX DES DIFFÉRENTS TYPES DE PASSES À POISSONS

800 000 € sur l'Oise (barrage neuf)

Entre 3 et 6 M€ sur un barrage existant sur la Seine

Pour rétablir la continuité piscicole, chaque nouveau barrage est équipé d'une passe à poissons



INDICATEURS DE PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DES ACTIVITÉS DE VNF



Les certifications ISO 14001

La norme ISO 14001 s'applique aux impacts environnementaux que l'établissement maîtrise et sur lesquels il a une influence. Il s'agit d'une norme internationale qui prescrit des exigences relatives à un système de management environnemental (SME) prenant en compte à la fois les exigences réglementaires et les impacts possibles sur les hommes, la flore et la faune, et l'air, l'eau, le sol, les ressources naturelles.

Se faire certifier, c'est obtenir une reconnaissance par un organisme tiers accrédité et valider une volonté d'amélioration continue de l'établissement.

Depuis 2002, VNF a choisi d'appliquer progressivement une démarche de système de management environnemental et d'obtenir la certification ISO 14001 pour ses activités les plus sensibles en matière d'environnement.

Aujourd'hui, **5 directions territoriales** ont obtenu, renouvelée et étendue, cette certification pour certaines de leurs activités :

- Nord - Pas-de-Calais : pour la gestion et aménagement des terrains de dépôt : **183 terrains** de dépôt concernés ;
- Centre-Est : optimisation de la ressource en eau, soit **250 km** de voies concernées ;
- Nord-Est : protection et restauration des digues et berges, soit **2 426 km** de berges ;
- Saône-Rhône Méditerranée : gestion des chômages soit **447 km** sur lesquels 100 % des chômages sont certifiés ;
- Strasbourg : gestion de l'alimentation en eau soit **116 km** de voies navigables concernés (190 km avec les rigoles).

Le label «développement durable» propre à l'établissement

Développé par les compétences internes en 2007, le label développement durable VNF est une démarche de progrès visant l'atteinte d'un profil de performance conciliant l'épanouissement du personnel, le développement de la voie d'eau, et la sécurité de la voie d'eau et la préservation de l'environnement.

Il concerne les activités de dragage, gestion hydraulique et chômage.

Début 2009, la direction interrégionale du Nord-Est s'est officiellement engagée sur l'atteinte de profils de performance sur ses activités de chômage, de dragage et de gestion hydraulique. Des diagnostics préliminaires

sont actuellement en cours dans d'autres directions territoriales afin de s'engager dans cette même démarche (Direction interrégionale du Sud-Ouest, Délégation Locale du Canal de Bourgogne, Délégation Locale de Saône et Loire...).

6.4 UN ENGAGEMENT ÉCO RESPONSABLE

VNF s'attache à intégrer le développement durable dans ses activités administratives quotidiennes. Plan de Déplacement des agents, diagnostics énergétiques de ses bâtiments, tri sélectif des déchets de papier de bureaux, etc. autant de démarches qui contribuent à faire de VNF un établissement exemplaire et responsable. Les différents sites de VNF disposent ainsi de 19 salles de visio conférences pour limiter les déplacements.

Au cours de la Semaine du développement durable, VNF a organisé en 2009 plusieurs sessions de sensibilisation de ses agents aux

écogestes et au développement durable. Plus de 60 photos ont été présentées dans le cadre de son concours photo interne sur le thème de la Biodiversité.

Dès 2009, plusieurs contrats d'insertion aux métiers de la voie d'eau ont été mis en place dans le cadre d'une convention avec l'administration pénitentiaire.

Signée en décembre 2008 entre VNF et le ministère de la justice, cette convention doit permettre à tous les services, au siège ou en région, d'accueillir des détenus en fin de peine ou pour des Travaux d'Intérêt Général.





7 LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

7.1 PRÉSENTATION DU PROJET

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE AU CŒUR DES GRANDS PROJETS EUROPÉENS

Maillon central de la liaison fluviale européenne à grand-gabarit Seine-Escaut, le canal Seine-Nord Europe reliera en 2016 l'Oise, à la hauteur de Compiègne, au canal Dunkerque Escaut, à la hauteur d'Aubenceul-au-Bac (près de Cambrai). Sa réalisation permettra de lever un des principaux goulets d'étranglement du réseau européen, en désenclavant les bassins de la Seine et du Nord - Pas-de-Calais, qui seront ainsi connectés aux 20 000 km du réseau européen à grand gabarit.

Ce projet renforcera par ailleurs la position des ports français du Havre, Rouen et Dunkerque et structurera leur hinterland et le réseau de ports intérieurs.

En renforçant la compétitivité du mode fluvial, le canal favorisera une restructuration de la logistique du nord-ouest de l'Europe : les plates-formes multimodales prévues le long du tracé

s'ajoutant à celles déjà présentes et à venir sur l'ensemble de l'axe Seine-Escaut, permettront la massification des marchandises et le développement de l'intermodalité.



7.2 SEINE-NORD EUROPE EN QUELQUES CHIFFRES

SES CARACTÉRISTIQUES

Longueur	106 km
Largeur du canal en surface	54 m
Profondeur	4,5 m
Hauteur libre sous les ponts (hauteur disponible au dessus du niveau de l'eau)	7 m
Capacité pour le transport des automoteurs et des convois	Jusque 4 400 tonnes

SES OUVRAGES

- **7** écluses de 6,4 à 30 mètres de chute
- longueur : **195 m**
- largeur : **12,5 m**
- **3** ponts-canaux (dont 1,3 km de longueur pour celui de Cléry-sur-Somme) ;
- **4** plates-formes multimodales (Cambrai-Marquion / Péronne - Haute Picardie / Nesle / Noyonnais) ;
- **5** quais céréaliers ;
- **2** quais industriels ;
- **5** équipements de plaisance ;
- **2** bassins réservoirs.

LES TRAVAUX

Emprises du canal (hors dépôts, bassins-réservoirs et plates-formes portuaires)	1 280 ha
Mouvements de terre	55 millions de m ³
Volume de remblais	25 millions de m ³
Volume de matériaux à mettre en dépôt	30 millions de m ³
Volume de béton pour les écluses	1 million de m ³
Pont-canal de Cléry-sur-Somme	1,3 km de longueur

UN PROJET CRÉATEUR D'EMPLOIS

- En phase de réalisation : **11 000** emplois directs et indirects durant **4 à 5 ans** ;
- En phase d'exploitation : **25 000** emplois dans la logistique, l'industrie, les transports... en 2030, à l'échelle de la liaison Seine-Escaut.



COÛT DU PROJET

- **4,2 milliards d'euros HT** valeur 2010 ;

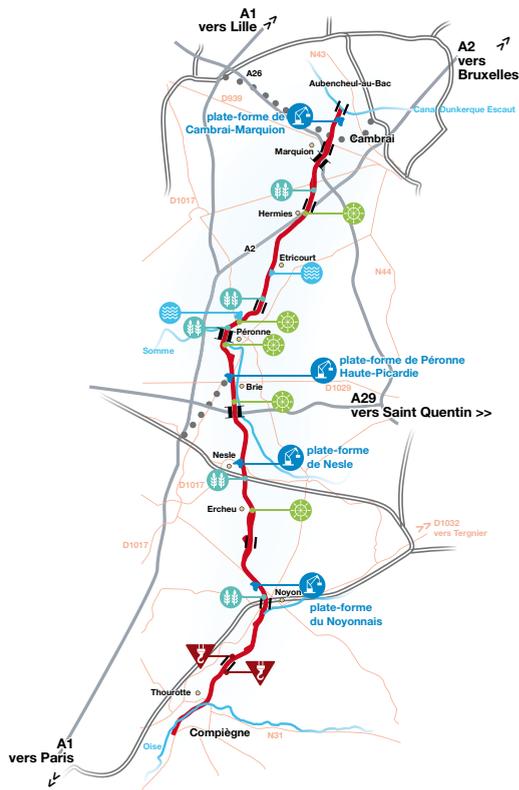
Le projet permettra une économie annuelle de **250 000 à 300 000 tonnes de CO₂** en 2020 et jusqu'à 600 000 tonnes en 2050, et de 70 000 TEP (tonnes équivalent pétrole) à l'horizon 2020.

FINANCEMENT

- collectivités locales : **900 M€** (régions et départements) ;
- État : **900 M€** ;
- Union européenne : **330 M€** ;
- Partenaire privé dans le cadre du PPP (Partenariat public privé) : **2,1 Md€**.



CANAL SEINE-NORD EUROPE



106	km de long
54	mètres de large
4,5	mètres de profondeur
55	millions de m ³ de terre déplacés
II	7 écluses
III	3 ponts canaux
59	ponts routiers et ferroviaires
	4 plates-formes d'activités
	5 quais céréaliers
	2 quais de transbordement
	5 équipements pour la plaisance
	2 bassins réservoirs d'eau
	tracé du canal
	autoroute
	route
	voie d'eau (fleuve, canal...)
	voie ferrée
	futur raccordement ferroviaire

7.3 LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET SEINE-NORD EUROPE

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

- **2016** : mise en service du canal Seine-Nord Europe ;
- **2012** : démarrage des travaux de construction ;
- **2011** : signature du contrat de partenariat ;
- **2010-2011** : dialogue compétitif. Engagement des premiers travaux préparatoires dans le cadre du plan de relance ;
- **Mars 2010** : lancement des premières fouilles archéologiques.

RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

- **Septembre 2009** : création de la Commission Intergouvernementale Seine-Escaut (France, Flandre, Wallonie) ;
- **15 janvier 2007 – 15 mars 2007** : Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique ;
- **Novembre 2006** : Approbation de l'avant-projet sommaire ;
- **Novembre 2004 – juin 2006** : études d'avant-projet sommaire, concertation avec les acteurs des territoires ;
- **Avril 2004** : inscription de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut comme projet prioritaire des RTE-T par le Parlement et le Conseil européens ;
- **Décembre 2003** : inscription du projet comme priorité nationale par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT).
- **Septembre 2009** : adoption de la loi « grenelle 1 » inscrivant la réalisation de SNE en contrat de partenariat public-privé ;
- **Avril 2009** : lancement de l'avis d'appel public à concurrence ;
- **Mars 2009** : signature d'un protocole d'intention de financement entre l'Etat, les Régions et VNF ;
- **Décembre 2008** : notification de la décision européenne de financement dans le cadre du programme des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T), à hauteur de 333 M€ ;
- **Septembre 2008** : lancement des investigations archéologiques préventives ;
- **Septembre 2008** : déclaration d'utilité publique ;

ARCHÉOLOGIE

1 200 hectares de diagnostics archéologiques ont été réalisés en 2009, sur les 2 400 hectares soumis aux opérations d'archéologie préventive.

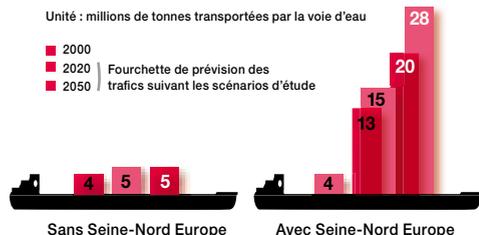


7.4 LES PERSPECTIVES DE TRAFIC

LES PRÉVISIONS

- Trafic fluvial estimé en **2020** de **13 à 15 millions de tonnes par an** (dont 250 000 conteneurs) et de **20 à 28 millions de tonnes** en **2050**.

PRÉVISIONS DE TRAFIC FLUVIAL SUR L'AXE NORD-SUD



7.5 360 HECTARES DE ZONES D'ACTIVITÉS

Les études de marché et la concertation avec les territoires ont permis d'identifier l'opportunité du développement, entre le Compiégnois et le Cambrésis, de 360 ha de zones d'activités, réparties en 4 plates-formes multimodales à vocations portuaire, industrielle et logistique : à Cambrai-Marquion, Péronne Haute-Picardie, Nesle et dans le Noyonnais.

PLATE-FORME DE PÉRONNE – HAUTE-PICARDIE

Trafic fluvial prévu en 2020

- Vrac : 780 000 t
- Conteneurs : 18 000 EVP

Surface de la zone portuaire : 60 ha

Dont 30 en parc logistique et d'activités et 30 ha en terrains industriels ports public (terminal conteneurs polyvalent).

Équipements intermodaux

Quai de 400 m et desserte ferroviaire envisageable.

500 emplois en 2020



PLATE-FORME DE CAMBRAI-MARQUION

Trafic fluvial prévu en 2020

- Vrac : 1,215 Mt
- Conteneurs : 30 000 EVP

Surface de la zone portuaire : 156 ha

Dont 66 en parc logistique, 18 ha en parc d'activités et 52 ha en terrains industriels et logistiques embranchés. Terminal conteneurs polyvalent de 20 ha.

Équipements intermodaux

Quai de 1000 m et desserte ferroviaire.

1400 emplois en 2020



PLATE-FORME DU NOYONNAIS

Trafic fluvial prévu en 2020

- Vrac : 800 000 t
- Conteneurs : 13 000 EVP

Surface de la zone portuaire : 60 ha

Dont 30 en parc logistique et industriels embranchés voie d'eau. Un port polyvalent avec zone logistique sur 24 ha. Un parc industriel attenant de 6 ha.

Équipements intermodaux

2 quais de 300 m et de 400 m. Desserte ferroviaire éventuelle.

500 emplois en 2020



PLATE-FORME DE NESLE

Trafic fluvial prévu en 2020

- Vrac : 1,165 Mt
- Conteneurs : 14 000 EVP

Surface de la zone portuaire : 90 ha

Dont 43 ha d'implantations industrielles, 17 ha d'entrepôts et 30 ha de port public (conteneurs) et de zone ferroviaire.

Équipements intermodaux

Quai public de 400 m, quais industriels de 800 m (sur la darse) et desserte ferroviaire (port et zone industrielle).

800 emplois en 2020





8 LES AUTRES GRANDS PROJETS

→ 8.1 LIAISON FLUVIALE SAÔNE-MOSELLE. SAÔNE-RHIN

La loi Grenelle 1 du 3 août 2009 a inscrit la tenue d'un débat public d'ici à 2012 portant sur la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle et sur l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin.

Le 19 novembre 2009, le comité de pilotage des études d'opportunité de la liaison Saône-Moselle a validé les conclusions de l'étude technique et environnementale permettant de confirmer la faisabilité d'un canal à grand gabarit entre Neuves-Maisons et Saint-Jean-de-Losne, selon différents scénarii. Il s'est également engagé à soutenir la préparation du débat public dans le cadre d'une gouvernance élargie à l'ensemble des régions concernées. Le débat sera préparé sur la base d'un programme d'études permettant d'harmoniser les niveaux de connaissances sur la faisabilité des deux itinéraires Saône-Moselle et Saône-Rhin, et d'aborder l'évaluation socio-économique et environnementale à une échelle globale.

L'Etat s'est engagé à financer les études préalables au débat public par la mise en place d'une convention avec l'AFITF pour un montant de 4 M€.

Avec cette nouvelle liaison fluviale entre la Méditerranée et l'Europe du

nord et de l'est, les ports maritimes de Marseille et Sète disposeront d'une offre massifiée performante et pourront élargir leur hinterland vers les bassins mosellan, rhénan et danubien.



8.2 MODERNISATION DU CANAL DU RHÔNE À SÈTE

Le programme de travaux issu du «plan Rhône» (2007-2013), visant à augmenter la capacité de transport du canal de Rhône à Sète, a été déclaré d'utilité publique le 23 janvier 2010.

Le canal du Rhône à Sète est une infrastructure de 65 km, qui relie

directement le port de Sète au bassin Rhône-Saône par le Petit Rhône. C'est un canal qui ne dispose que d'un seul bief, avec des caractéristiques très hétérogènes, et qui est traversé par trois fleuves côtiers. Le canal du Rhône à Sète, qui présente la caractéristique d'avoir des eaux saumâtres sur les quatre

cinquièmes de son parcours, est en communication directe avec des marais et des étangs. Il se trouve dans un environnement extrêmement riche et protégé.

Le projet porte sur la modernisation de ce canal avec quatre objectifs :

- Permettre l'emport d'un bateau de 2500 t contre 900 t actuellement, et augmenter le trafic du canal en améliorant sa géométrie ;

- Améliorer la fluidité pour diminuer le temps de parcours à 12 heures contre 18 heures actuellement en augmentant le nombre de zones de croisement ;

- Perfectionner la sécurité de la navigation professionnelle en augmentant le nombre de zones d'attente ;

- Permettre le transport de conteneurs maritimes en augmentant le tirant d'air sous les ouvrages qui traversent le canal.

8.3 EXTENSION DU RÉSEAU GRAND GABARIT DE BRAY À NOGENT

Ce projet se situe sur la Seine à l'amont de Paris, à l'extrémité du réseau fluvial à grand gabarit, qui se termine à Bray-sur-Seine, à une quinzaine de kilomètres à l'amont de la confluence avec l'Yonne. Inscrit dans la Loi Grenelle 1 et programmé pour 2011, le débat public portera sur l'extension du réseau à grand gabarit jusqu'au port de Nogent-sur-Seine.

L'objectif du projet est de transporter 3 millions de tonnes par la voie d'eau en 2020, à comparer aux 600 000 tonnes actuelles. Les études socio-économique et technico-environnementale préalables au débat public sont en cours. Elles se termineront début 2011 et permettront de comparer l'ensemble des scénarii possibles.

Bien que l'opportunité soit indéniable en terme de transport, les autres enjeux ne seront pas mésestimés dans la réflexion et la définition du projet : enjeux environnementaux importants liés à la traversée de la plaine de La Bassée (réseau Natura 2000), autre projet visant la protection du Bassin parisien contre les inondations porté concomitamment par un autre maître d'ouvrage sur le même territoire et devant faire l'objet d'un débat public également en 2011.

Un comité de pilotage, présidé par le préfet de la région Île-de-France, a été instauré en avril 2009. Il rassemble les collectivités locales, les usagers, les services de l'État, et a pour mission de gérer et de coordonner les deux projets.

9 LE TOURISME FLUVIAL EN FRANCE (DONNÉES 2008)

→ Certes, le tourisme fluvial consiste à naviguer, mais il permet surtout de découvrir des régions sous un jour très particulier et bien souvent très bucolique.

De plus, **les activités** proches de la voie d'eau sont diversifiées :

- Visite de sites et de monuments
- Sports
- Nature
- Gastronomie, œnologie
- etc.

La politique de VNF en matière de tourisme fluvial se décline en trois axes principaux :

- Développer et animer l'observatoire du tourisme fluvial dont le rôle principal est de fournir des données quantitatives et qualitatives nécessaires au développement d'un tourisme raisonné ;
- Définir un dispositif cohérent de services aux usagers permettant la valorisation des équipements et lieux de vie de la voie d'eau ;
- Accompagner le tourisme fluvial comme levier de développement local.



9.1 LA FLOTTE DES PROFESSIONNELS

LA LOCATION DES COCHES DE PLAISANCE*

71 opérateurs gèrent **1 853 unités** réparties sur **129 bases**

3 premières régions en terme de nombre de contrats vendus	Contrats
Languedoc-Roussillon	11 530
Bourgogne	6 390
Alsace	3 340

BATEAUX PROMENADE**

219 opérateurs gèrent **378 unités** offrant près de **47 268 places**

3 premières régions en terme de flotte	Bateaux
Ile-de-France	110
Centre	34
Languedoc-Roussillon	33

PÉNICHES-HÔTELS***

68 opérateurs gèrent **88 unités** offrant environ **1 224 lits**

Par bassin de navigation

Centre et Est	35 opérateurs gèrent 46 unités offrant 636 lits
Nord et Ile-de-France	7 opérateurs gèrent 7 unités offrant 154 lits
Rhône-Saône	8 opérateurs gèrent 9 unités offrant 115 lits
Sud-Ouest	25 opérateurs gèrent 26 unités offrant 319 lits

PAQUEBOTS FLUVIAUX****

11 opérateurs gèrent **26 unités** offrant environ **3 541 lits**

- * bateau de plaisance généralement sans permis, mis en location par une société dite loueur.
 ** bateau à passagers avec ou sans restauration proposant des croisières sans hébergement.
 *** bateau offrant des croisières fluviales de plusieurs jours et de capacité inférieure à 50 places.
 **** bateau offrant des croisières fluviales de plusieurs jours et de capacité supérieure à 50 places.

9.2 PRINCIPAUX RÉSULTATS DE LA SAISON 2008

LA LOCATION DES COCHES DE PLAISANCE

	2008	Evolution 2008/2007 (%)
Nombre de bases en activité	129	+ 0,9
Nombre de bateaux en activité	1 853	+ 0,8
Période d'activité d'une base (en semaines)	31,6	+ 3,9
Nombre total de contrats	33 600	- 1,2
Nombre de contrats français	10 650	- 2,3
Nombre de contrats étrangers	22 950	- 0,6
Nombre de contrats par base de location	260	- 3,3
Nombre de contrats par bateau	18,1	- 2,2
Nombre de passagers transportés	158 000	- 0,6
Nombre d'emplois permanents	400	- 4,8
Nombre d'emplois saisonniers	290	- 17,1

LES BATEAUX PROMENADE

Nombre de passagers transportés	2008	Evolution 2008/2007 (%)
Ile-de-France	7 692 000	+ 2,9
Province	2 980 000	+ 5,2
TOTAL	10 672 000	

Nombre moyen de passagers transportés par bateau (sur une saison)	2008	Evolution 2008/2007 (%)
Ile-de-France	69 930	- 2,7
Province	28 233	- 0,6

PÉNICHES-HÔTELS

Le nombre total de nuitées est estimé à **127 100** soit une baisse de - 8,4 % par rapport à 2007. L'activité des péniches-hôtels représente l'activité la plus touchée par la crise avec une baisse importante de sa clientèle étrangère qui passe de 64 % de part de marché à 60 %.

Le nombre total de passagers transportés est estimé à **21 200**, en baisse de 14,9 %.

LES PAQUEBOTS FLUVIAUX

Nombre de passagers transportés et de nuitées vendues	2008	Evolution 2008/2007 (%)
Nombre de passagers transportés	154 000	+ 12%
Nombre de nuitées vendues	663 000	+ 14%

9.3 DONNÉES SUR LE TOURISME FLUVESTRE

Voies navigables de France gère **6 100 km de canaux et rivières navigables** qui traversent des espaces riches et diversifiés, constituant un vecteur incontournable d'aménagement du territoire.

La voie d'eau est à la fois une infrastructure de transport pour les marchandises, et un itinéraire de découverte des territoires qu'elle traverse. A ce titre, elle représente un atout incomparable pour le développement local.

Voies navigables de France a choisi d'accompagner les collectivités locales dans le développement de la politique des voies vertes, en mettant à disposition en collaboration avec ses Directions territoriales, les chemins de halage. En effet, le retour à la pratique du vélo, peu

consommateur d'espace, peu coûteux, bon pour la santé, efficace sur les déplacements courts et la découverte du territoire représentent de plus en plus une source d'activité importante et un moyen de mettre en valeur la voie d'eau.

QUELQUES CHIFFRES SUR L'ÉCONOMIE DU VÉLO

- Avec 5,5 M de séjours français et 1,7 M de séjours étrangers, la France est la première destination mondiale du tourisme à vélo ;
- L'économie du vélo en France représente plus de 3,5 Md € ;
- Le vélo tient une grande place dans la vie des Français puisque 23 à 25 millions d'entre eux déclarent avoir une pratique régulière tandis que 10 millions en font occasionnellement.

D'ici 2020, on peut prévoir une augmentation de ces pratiquants de 10 % ;

- Le vélo est le moyen de transport complémentaire à la navigation : 68% utilisent le vélo lors des escales ;
- Les collectivités locales investissent chaque année 458 M€ : 231 M€ en milieu urbain et 227 M€ sur le réseau de véloroutes et voies vertes notamment le long des canaux et rivières sans relief ;
- Les investissements des collectivités ont permis de réaliser plus de 8 000 kilomètres ;

Source : Etude sur l'économie du vélo – ODIT France – présenté en comité national de suivi de la politique à vélo.

QUELQUES DONNÉES QUALITATIVES SUR LES ESCALES :

Source : Enquête de satisfaction des navigants plaisanciers sur le canal des Deux Mers – saison 2008 réalisée par la DT Sud-Ouest.

Les escales à terre sont des épisodes occasionnels :

- 71 % des navigants font une ou deux escales par jour ;

- 56 % des navigants les font par contrainte de ravitaillement.

Les escales à terre sont brèves :

- La durée habituelle est de deux heures ;
- La visite culturelle allonge légèrement les temps à terre.

Les attentes en terme d'activités lors des escales à terre sont simples et classiques (**fêtes, marché**).

Les navigants qui programment leurs escales dépensent **16 % de plus / jour / personne** que les navigants qui ne les programment pas.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE LA LOCATION DE COCHES DE PLAISANCE

Pour les territoires traversés et sur une année, un bateau en location génère des retombées directes à hauteur de **13 020 €** (hors coût de location du bateau).

Les navigants dépensent **20,65 € par personne / jour**.

Les postes de dépenses sont **les loisirs** et **les achats de souvenirs**.



10 LE BUDGET

10.1 LE BUDGET POUR 2010 EN K€

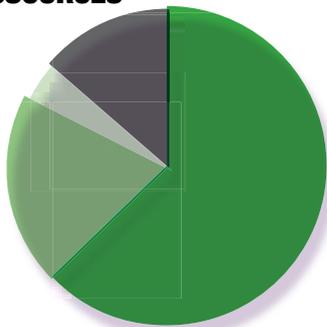
Recettes de fonctionnement		Ressources d'investissement	
Péages	13 089	Capacité d'autofinancement	51 751
Taxes hydrauliques	126 717	Contribution Etat	93 280
Redevances domaniales	24 237	Autres financements	44 439
Autres recettes	12 302	Autres recettes	7 047
Projet Seine-Nord Europe	6 902	Projet Seine-Nord Europe	78 950
Total	183 247	Total	275 467

Dépenses de fonctionnement		Dépenses d'investissement	
Infrastructure et environnement	72 314	Infrastructure et environnement	178 907
Développement	8 000	Développement	8 122
Fonctionnement de VNF	44 280	Fonctionnement de VNF	9 488
Projet Seine-Nord Europe	6 902	Projet Seine-Nord Europe	78 950
Total	131 496	Total	275 467

10.2 RÉPARTITION DES RESSOURCES

RÉPARTITION, PAR THÈME, POUR 100 € DE RESSOURCES

■ Gestion du réseau	62,8
■ Seine-Nord Europe	19,7
■ Activité de développement	4
■ Fonctionnement général	13,5



10.3 LES MOYENS EN PERSONNEL

Les agents de l'Etat mis à disposition de VNF : 4 301 au 31/12/2009

LES SALARIÉS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

	2009	2008	2007
Effectif total au 31/12	383	349	359

RÉPARTITION HOMMES/FEMMES

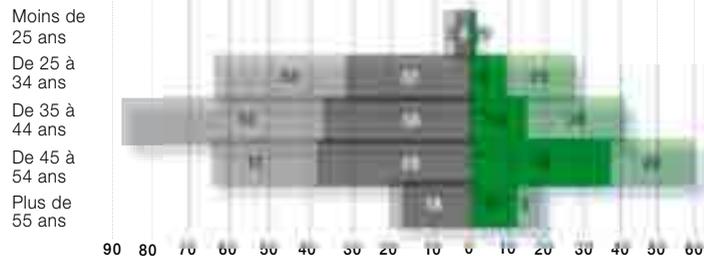
	2009		2008		2007	
	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes
Répartition de l'effectif total au 31/12						
Total	231	152	215	134	216	143

RÉPARTITION SELON L'ÂGE MOYEN DE L'EFFECTIF TOTAL POUR LE SIÈGE ET LES SERVICES EXTÉRIEURS

2009	Service extérieurs		Siège	
	femmes	hommes	femmes	hommes
Moins de 25 ans	4	2	3	0
De 25 à 34 ans	32	9	33	20
De 35 à 44 ans	36	14	51	28
De 45 à 54 ans	39	37	13	24
Plus de 55 ans	18	12	2	6

PYRAMIDE DES ÂGES POUR L'ANNÉE 2009

- Femmes sièges
- Femmes services extérieurs
- Hommes siège
- Hommes services extérieurs



TRAVAILLEURS EXTÉRIEURS

	2007	2008	2009
Nombre de salariés appartenant à une entreprise extérieure	32	59	175
Nombre de stagiaires (écoles, universités)	29	23	32
<i>Il s'agit des stages d'une durée supérieure à une semaine</i>			
Nombre moyen mensuel de travailleurs temporaires	2,27	3,25	14,60
<i>Est considéré comme travailleur temporaire, toute personne mise à la disposition de l'entreprise, par une entreprise de travail temporaire, telle que définie à l'article L.124-1 du Code du travail</i>			
Durée moyenne des contrats de travail temporaire	48 heures	51 heures	74,49 heures

TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

Rappel des obligations

Les entreprises d'au moins 20 salariés sont soumises à l'obligation d'emploi de salariés handicapés, de mutilés de guerre ou assimilés (Art. L.323-1 à L.328-8-8 du Code du travail).

L'obligation pour les établissements ayant atteint le seuil de 20 salariés est d'avoir au moins dans l'effectif 6 % de personnels handicapés. A défaut, le montant de la contribution annuelle est égal pour chacun des «bénéficiaires manquants», handicapés que l'entreprise aurait dû employer en cas d'embauche directe à 500 fois le SMIC horaire pour les entreprises comptant de 200 à 749 salariés soit 100 fois plus qu'au titre de 2005.

Politique de VNF en matière de travailleurs handicapés

VNF doit jouer un rôle tout particulier pour l'accès à l'emploi des personnes handicapées. Il est pour elles particulièrement important de prendre ainsi leur place dans la société. Les travailleurs handicapés représentent un apport très intéressant de compétences. De plus, habituées à surmonter leurs difficultés, ils ont souvent une motivation forte qui est une réelle plus-value.

C'est pourquoi VNF a signé dès le 2 avril 2007 un accord collectif «diversité et égalité des chances» visant notamment à maintenir et développer l'emploi des travailleurs handicapés.

Au titre de l'année 2009, 5 travailleurs handicapés ont travaillé à VNF (4 CDI et 1 CDD) pour l'équivalent de 4,20 unités auxquelles s'ajoute 0,50 unité au titre d'une minoration concernant un salarié de plus de 50 ans soit un total de minoration de 4,70 unités. La contribution versée à l'Agefiph s'établit à 67 473,00 €. Le montant est en hausse par rapport à 2008 du fait d'un nombre d'unités inférieur et en raison de la hausse de l'effectif d'assujettissement et du SMIC horaire.

	2007	2008	2009
Total	5	5	5

La reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé par la COTOREP était effectuée selon 3 catégories jusqu'en 2005 :

- **Catégorie A*** : handicap professionnel léger et/ou temporaire ;
- **Catégorie B*** : handicap professionnel modéré et/ou durable ;
- **Catégorie C*** : handicap professionnel grave et/ou définitif.

* Ces catégories ont été supprimées en 2006 par application des dispositions de la loi du 11 février 2005.

Rappel des obligations d'emplois et contributions à l'Agefiph (*)

Année	Obligation d'emploi	Unités Travailleurs handicapés	Unités manquantes	Contribution Agefiph
2002	20	0,00	20,00	51 908 €
2003	19	3,20	15,80	45 441 €
2004	20	5,17	14,83	45 143 €
2005	20	8,38	11,62	37 323 €
2006	19	4,12	14,88	59 851 €
2007	20	5,18	14,82	60 430 €
2008	19	4,32	14,68	61 101 €
2009	20	4,20	15,80	67 473 €

(*) Agefiph : Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées

11 LES SERVICES AUX USAGERS

LE SITE INTERNET DE VNF

www.vnf.fr

LE NUMÉRO D'APPEL UNIQUE

Afin de faciliter les démarches des navigants, VNF met en place une plate-forme téléphonique à numéro unique national* permettant de répondre à tout type de question des usagers du réseau géré par VNF. Ce service est opérationnel depuis mi-janvier 2009.

 **0 800 863 000**

* numéro libre appel, gratuit depuis un poste fixe

L'ÉCOCALCULATEUR EVE

VNF a développé un éco-calculateur qui permet de comparer le transport de marchandises par voie d'eau par rapport à la route. Au delà du simple calcul des émissions de CO₂ et de consommations de carburant, ce calculateur baptisé EVE a trois caractéristiques majeures :

- il est le premier outil à **intégrer une évaluation des coûts externes**. Qu'il s'agisse de la pollution atmosphérique, du bruit, de la congestion ou des risques

d'accident et de pollutions, le mode fluvial est un mode particulièrement vertueux dont les externalités coûtent globalement moins à la société que le mode routier.

- il intègre un grand nombre de **types de conditionnements** tels que vrac, conteneur, big bag, véhicule, etc...
- il propose des **données adaptées** au mode fluvial permettant d'affiner le transport en choisissant le bassin de navigation et l'unité fluviale la plus adaptée (allant du Freycinet pouvant transporter 400 t au convoi de 4 000 tonnes).

La méthode repose sur les cadrages du bilan carbone™ de l'ADEME et sur des méthodes de référence quant à l'évaluation des coûts externes.

VNF a développé un **outil simple dans une optique pédagogique** vis-à-vis des opérateurs ; dans cette logique d'appropriation d'une démarche de choix modal. L'éco-calculateur vise à rendre concret ce discours aux yeux des opérateurs de transport. www.vnf.fr/eve



175 rue Ludovic
Boutleux,
boîte postale 820,
62408 Béthune
cedex
téléphone
03 21 63 24 24
télécopie
03 21 63 24 42
www.vnf.fr
Juin 2010