voies navigables de France

MÉMENTO DU FLUVIAL
2011-2012

- Transport
- Réseau
- Logistique
- Tourisme
- Services aux usagers
- Données régionales

www.vnf.fr

CAP SUR LE FLUVIAL

EDITO

Voies navigables de France agit quotidiennement pour assurer aux usagers de la voie d'eau une qualité de service et un environnement à la hauteur des attentes liées à cette infrastructure à forts enjeux économique et écologique.
Ce sont ainsi près de 5 000 personnes qui, chaque jour, s'attachent à garantir la qualité et la performance du réseau.

L'ensemble des chiffres et informations que vous découvrirez dans l'édition 2011-2012 de ce mémento démontre l'élan que connaît le secteur, avec notamment la progression record de + 8,6 % qu'a connu le transport de marchandises en 2010, le passage de la barre des 500 000 conteneurs transportés en 2011, ou encore l'avancement des projets de développement et de modernisation du réseau, comme le canal Seine-Nord Europe ou la reconstruction des barrages de l'Aisne et de la Meuse.

Au fil des pages et des thématiques abordées, les usagers et clients de la voie d'eau, qu'ils soient chargeurs, transporteurs, partenaires (ports, collectivités…), plaisanciers, sportifs…, ainsi que tous ceux qui sont attachés à nos fleuves et nos rivières, trouveront dans ce livret les informations dont ils ont besoin pour pratiquer leurs activités.

Nouveauté de cette édition : le mémento s'est enrichi des données chiffrées régionales !

Bien amicalement,

Alain GEST
Président du Conseil d'administration de VNF

Marc PAPINUTTI
Directeur général de VNF

SOMMAIRE

1 VOIES NAVIGABLES DE FRANCE 6

1.1 Les missions 8
1.2 La structure 8

2 LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS 10

2.1 Les différents gabarits sur le réseau français 11
2.2 Le réseau confié à VNF 13
2.3 Le domaine public fluvial 14

3 L'OFFRE DE SERVICE DU RÉSEAU 16

3.1 Les ouvrages d'art 17
3.2 Les équipements (moyens roulants, flottants, matériels) 18
3.3 Les niveaux de service (Horizon 2018) 20
3.4 Offre de service sur le réseau confié à VNF 21
3.5 Les coûts d'exploitation et de fiabilisation du réseau 22
3.6 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 La flotte fluviale ou la « cale » française 32
4.4 Les trafics fluviaux des principaux ports 33
4.5 Les dispositifs d'aide 36
4.6 Les métiers de la navigation fluviale 42

5 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE (DONNÉES 2010) 44

5.1 La longueur du réseau et les principaux pays fluviaux 45
5.2 Le trafic 48
5.3 La flotte européenne hors France 48
5.4 Trafic fluvial des principaux ports européens 48
5.5 Focus sur les RTE-T 49

6 VNF ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE 50

6.1 Une démarche volontariste et engagée 51
6.2 Le fluvial, naturellement économique, naturellement écologique 52
6.3 Amélioration des performances environnementales des activités d'exploitation et d'entretien de la voie d'eau 54
6.4 Un engagement éco responsable 57

7 LE CANAL SEINE-NORD EUROPE 58

7.1 Présentation du projet 59
7.2 Seine-Nord Europe en quelques chiffres 60
7.3 Les grandes étapes du projet Seine-Nord Europe 63
7.4 Les perspectives de trafic fluvial dans l'axe Nord-Sud 64
7.5 360 hectares de zones d'activités 65

8 LES AUTRES GRANDS PROJETS 66

8.1 Liaison fluviale Saône-Moselle.Saône-Rhin 67
8.2 Modernisation du canal du Rhône à Sète 72
8.3 Extension du réseau grand gabarit de Bray à Nogent-sur-Seine 73

9 LE TOURISME FLUVIAL EN FRANCE (DONNÉES 2010) 74

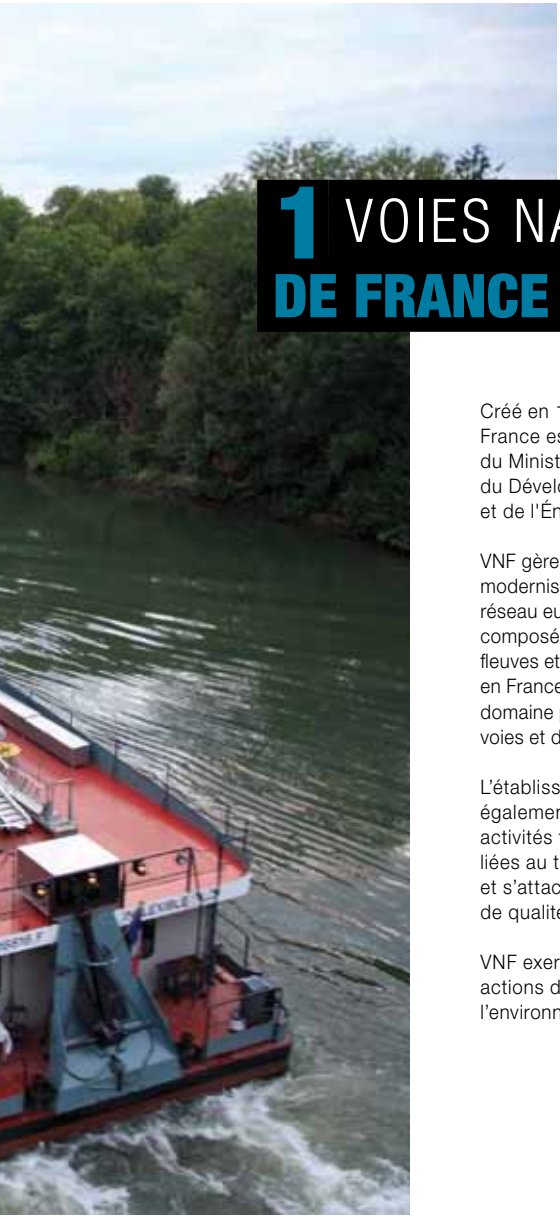
9.1 Les opérateurs du tourisme fluvial 76
9.2 Principaux résultats de la saison 2010 77
9.3 Le tourisme fluvial, une activité économique à part entière 81

10 LES MOYENS 82

10.1 Le budget pour 2012 en k€ 83
10.2 Répartition des ressources (en 2012) 84
10.3 Les personnels 85

11 LES SERVICES AUX USAGERS 86

12 LES DONNÉES RÉGIONALES 92



1 VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Créé en 1991, Voies navigables de France est un établissement public du Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE).

VNF gère, exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen de voies navigables, composé de 6 700 km de canaux, fleuves et rivières navigables en France, de 40 000 hectares de domaine public fluvial le long de ces voies et de plus de 4 000 ouvrages.

L'établissement contribue également au développement des activités fluviales, qu'elles soient liées au transport ou au tourisme, et s'attache à fournir un service de qualité à ses usagers.

VNF exerce l'ensemble de ces actions dans le respect de l'environnement et de la biodiversité.

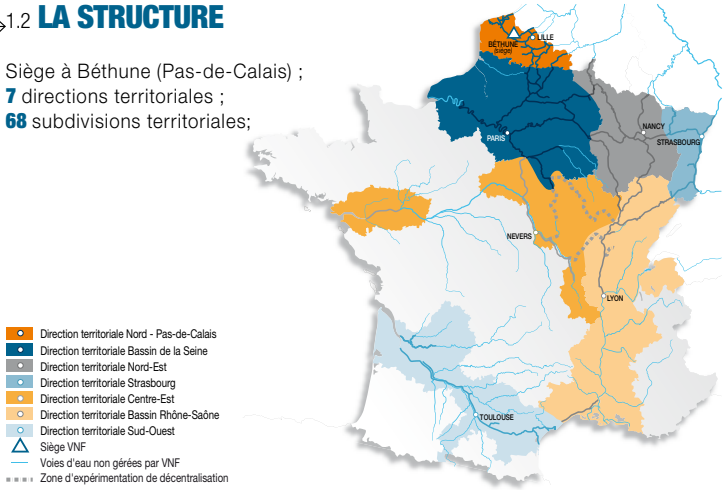
1.1 LES MISSIONS DE VNF

La loi du 24 janvier 2012 a élargi les missions confiées à VNF. Leur diversité reflète la multi-activité de la voie d'eau :

- Exploiter, entretenir, maintenir, améliorer, étendre et promouvoir les voies navigables ;
- Promouvoir et développer le transport fluvial et contribuer au report modal ;
- Assurer la gestion hydraulique des voies et, à titre accessoire, l'exploitation de l'énergie hydraulique ;
- Concourir au développement durable et à l'aménagement du territoire ;
- Préserver de la biodiversité et la continuité écologique ;
- Gérer et exploiter le domaine confié par l'Etat ;
- Conserver le patrimoine et valoriser le domaine public fluvial ;
- Promouvoir le tourisme fluvial et les activités nautiques ;
- Apporter un appui technique aux autorités de l'Etat en matière de police de la navigation.

1.2 LA STRUCTURE

- Siège à Béthune (Pas-de-Calais) ;
- **7** directions territoriales ;
- **68** subdivisions territoriales;



Voies navigables de France

Siège social

175, rue Ludovic Boutleux - BP 30820 - 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.developpement-durable.gouv.fr

Direction territoriale Nord-Est

Direction interrégionale du Nord-Est
Service de la navigation du Nord-Est

28, boulevard Albert 1er - 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 Hugueny - 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.equipement-agriculture.gouv.fr
www.nievre.equipement-agriculture.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 - BP 53317 - 21033 Dijon cedex
☎ 03 80 29 44 44
🖷 03 80 29 43 99
@ : ddt@cote-dor.equipement.gouv.fr
www.cote-dor.equipement.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 67 90 50
🖷 03 85 38 01 55
@ : ddt@saone-et-loire.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 26ème RI
24016 Perigueux cedex
☎ 05 53 45 56 00
🖷 05 53 45 56 50
@ : ddt@dordogne.gouv.fr

2 LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS

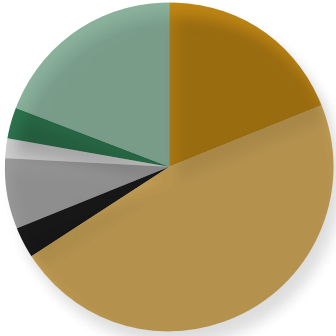
2.1 LES DIFFÉRENTS GABARITS SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS

LONGUEUR DES VOIES FRÉQUENTÉES PAR GABARIT

	km
Grand gabarit	1 868
Gabarit intermédiaire	705
Petit gabarit	5 928
Total	8 501

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)**

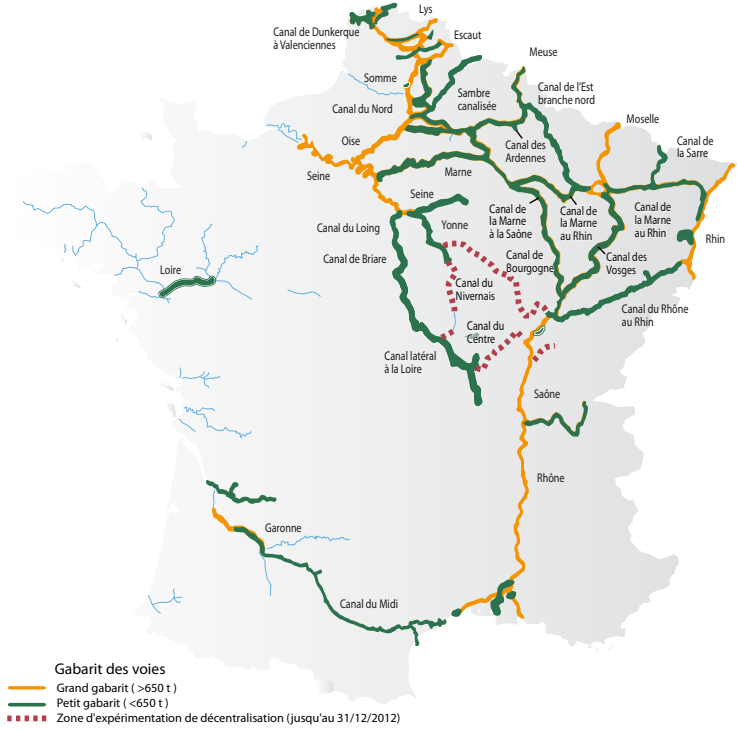
137 km de voies d'eau navigables pour les **1 000 à 1 499 tonnes (classe 4)**

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 CONFIÉ À VNF



LONGUEUR TOTALE (EN KM)

8 500 km sur l'ensemble du territoire national.

6 700 km confiés à VNF (intégrant les **600 km** de la décentralisation à la Bourgogne, qui s'achève au 31/12/2012).

Environ **1 800 km** hors du réseau VNF confiés à d'autres gestionnaires.

2.3 LE DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

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

Il englobe le domaine public naturel (domaine sur lequel l'homme n'est pas intervenu, en particulier les rivières non canalisées) et le domaine public artificiel (sur lequel l'homme est intervenu).

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).

17 régions et **51 départements** traversés par le réseau géré par VNF.

12,8 millions d'habitants vivent dans des villes traversées par une ou plusieurs voies navigables (source : INSEE recensement de 1999).

2 500 maisons éclusières et logements, dont **800** sont occupés par des particuliers ou des professionnels.

LES RECETTES DOMANIALES (*)

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

	2011	2010	2009	Évolution 2011/2010
Stationnement d'embarcations	6 628	7 130	6 501	-7,0 %
Manifestations nautiques	120	106	143	12,9 %
Maisons éclusières	1 552	1 543	1 636	0,6 %
Concessions	1 163	760	681	53,0 %
Fibres optiques	5 888	5 581	8 318	5,5 %
Autres occupations[(1)]	10 412	10 319	8 400	0,9 %
TOTAL	25 762	25 439	25 679	1,3 %

(1) Sont affectées à autres occupations les thématiques "autres occupations" et "haltes nautiques"

(*) 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 (France Télécom pour la fibre optique).

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

	2011	2010	2009	Évolution 2011/2010
EDF	105 115	94 380	90 640	+11,37 %
Eaux publiques	20 052	15 339	19 663	+30,72 %
Industriel	11 298	13 939	17 798	-18,94 %
Hydroélectrique	1 041	506	759	+105,73 %
Agricole	536	496	498	+8,06 %
TOTAL	138 042	124 660	129 358	+10,73 %

En 2011, la taxe hydraulique s'est élevée à **138 M €** et **3 600** usagers sont redevables de cette taxe(**)

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

3 L'OFFRE DE SERVICE DU RÉSEAU

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]*
- **3 756** km de digues (dont 413 km en Bourgogne)

[ ]* : il s'agit du nombre d'ouvrages sur le périmètre de l'expérimentation de décentralisation (hors VNF). 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...).

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 »	2 346
Véhicules légers	1 827
Poids lourds	71
Autres (cycles, engins)	448

Nombre de moyens « flottants »	922
Bâtiments non motorisés	479
Bâtiments motorisés	291
Moteurs hors bords	152

Nombre de moyens « matériels »	6 294
dont principalement :	
Atelier, mécanique...	2 832
Entretien vert, chantiers	1 936
Levage, transport	895

(*) source : MAEVE (Matériels, Engins et Véhicules)

3.3 LES NIVEAUX DE SERVICE (HORIZON 2018)

VNF souhaite proposer une offre globale de service de qualité aux usagers et clients du réseau. Elle est décrite dans le « Projet voie d'eau 2013 » et son déploiement s'étend jusqu' à horizon 2018, avec pour objectif d'adapter le service aux enjeux de chaque itinéraire sur la base d'une segmentation du réseau adaptée et cohérente au regard des trafics actuels et projetés.

On distingue ainsi deux catégories de réseaux :

Le réseau principal, à vocation de fret, est constitué de voies à grand gabarit et de voies connexes. Ce réseau doit voir son offre de service renforcée afin de réussir le report modal. Il convient ainsi d'ouvrir l'ensemble du grand gabarit 24h/24 (avec un éventuel passage à la demande en période nocturne) et de fiabiliser les ouvrages nécessaires à sa performance, le réseau connexe restant en cible à 12h journalières.

Le réseau secondaire à exploitation saisonnière, dont les enjeux sont essentiellement tournés vers la plaisance, le tourisme et les loisirs nautiques, n'est fréquenté qu'une partie de l'année. Dans les périodes creuses de l'année, les usagers pourront bénéficier d'un passage à la demande.

La qualité de l'offre de service doit également couvrir :

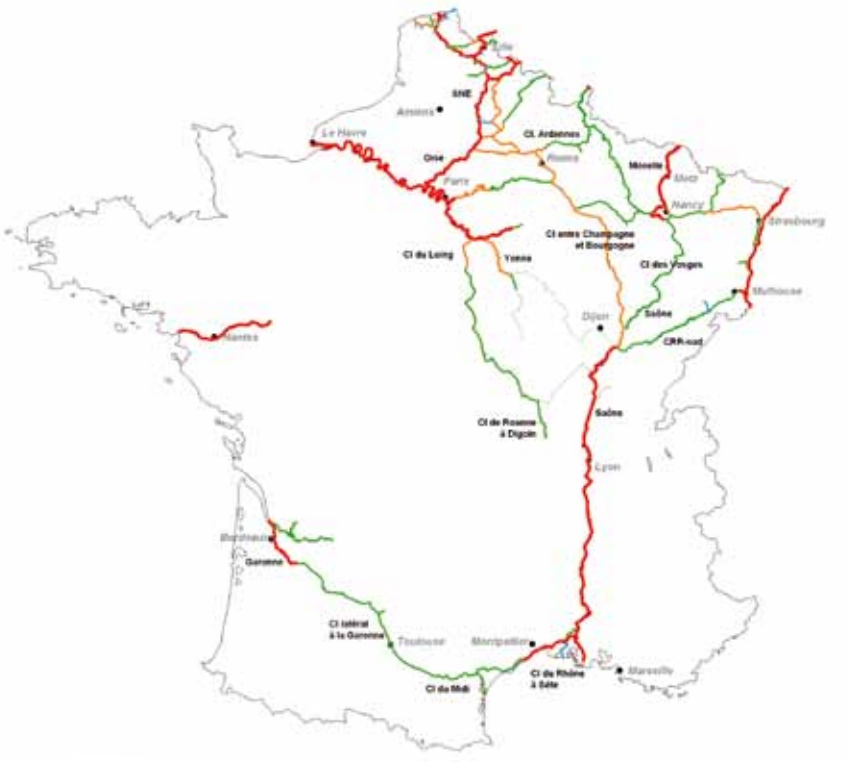
- l'optimisation des durées de chômage des voies et l'information des usagers sur ces chômages ;

- la définition puis la garantie des mouillages adaptés aux trafics et bateaux ;

- l'amélioration de la fiabilité et de la disponibilité des ouvrages ;

- le développement des services aux usagers : sécurité des plates-formes ; stationnements ; qualité et rapidité de l'information fluviale ; accès à l'eau, l'électricité et à la collecte des déchets…

3.4 OFFRE DE SERVICE SUR LE RÉSEAU CONFIÉ À VNF



Offre de service - Perspective 2018

- Réseau Principal - grand gabarit ou amplitude 24/24
- En continuité avec le grand gabarit - autres gestionnaires
- Réseau Principal - voies connexes ou amplitude 12/24
- Réseau à exploitation saisonnière - amplitude 9/24
- Réseau bourguignon - décentralisation en expérimentation
- Réseau en gestion hydraulique

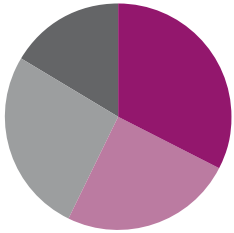
Réalisation VNF/DIEE/DGC
Source VNF/DIEE/DME

Pré-projet du 15 avril 2011, servant de base à la concertation des organisations syndicales du Ministère, des usagers de la voie d'eau et des commissions territoriales de VNF

3.5 LES COÛTS D'EXPLOITATION ET DE FIABILISATION DU RÉSEAU

EN 2010

FONCTIONNEMENT : 67,2 M€



- Exploitation (EF) 21,4 M€ soit **31,8%**
- Dragage (ED) 17,9 M€ soit **26,6%**
- Travaux (ET) 18,2 M€ soit **27,1%**
- Subventions, hygiène et sécurité 9,8 M€ soit **14,5%**

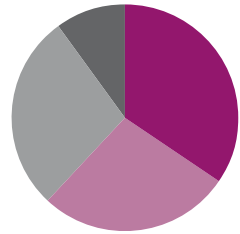
INVESTISSEMENT : 185 M€

(EPRD* + PLAN DE RELANCE)

- **Sécurité : 30,6 M€** soit **16,5%**
- **Environnement : 4,6 M€** soit **2,5%**
- **Restauration grand gabarit : 62,9 M€** soit **34%**
- **Restauration petit gabarit magistral : 12,9 M€** soit **7%**
- **Restauration petit gabarit régional : 8,5 M€** soit **4,6%**
- **Développement : 24,1 M€** soit **13%**
- **Modernisation des méthodes d'exploitation : 30,4 M€** soit **16,4%**
- **Equipements : 5,2 M€** soit **2,8%**
- **Matériels et engins : 5,9 M€** soit **3,2%**

EN 2011

FONCTIONNEMENT : 64,9 M€



- Exploitation (EF) 22,5 M€ soit **34,7%**
- Dragage (ED) 17,8 M€ soit **27,4%**
- Travaux (ET) 18,11 M€ soit **27,9%**
- Subventions, hygiène et sécurité 6,44 M€ soit **10%**

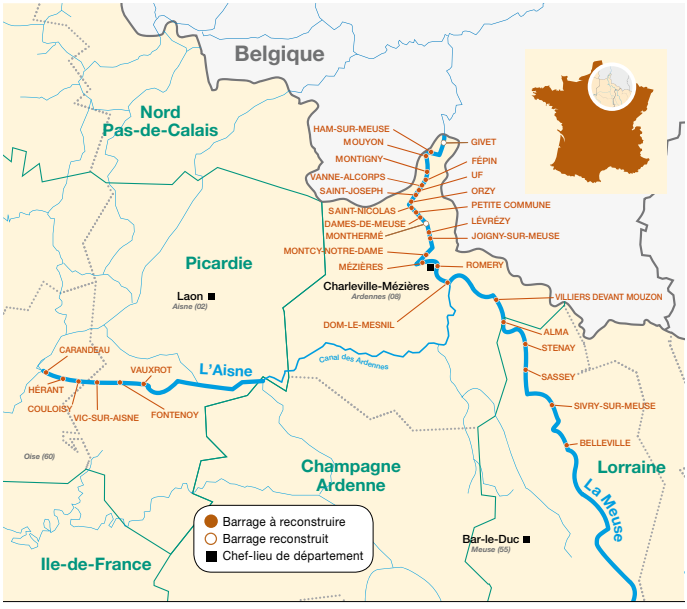
INVESTISSEMENT : 197 M€

- **Sécurité : 42,2 M€** soit **21,5%**
- **Environnement : 1,9 M€** soit **1%**
- **Restauration grand gabarit : 55,8 M€** soit **28,3%**
- **Restauration petit gabarit magistral : 12,7 M€** soit **6,4%**
- **Restauration petit gabarit régional : 13,4 M€** soit **6,8%**
- **Développement : 37,9 M€** soit **19,2%**
- **Modernisation des méthodes d'exploitation : 27 M€** soit **13,7%**
- **Equipements : 2,5 M€** soit **1,3%**
- **Matériels et engins : 3,4 M€** soit **1,8%**

*EPRD : État Prévisionnel des Recettes et des Dépenses

3.6 PPP BARRAGES

Il s'agit d'un projet de contrat de partenariat pour le remplacement de 29 barrages manuels, existants sur les bassins de l'Aisne (6) et de la Meuse (23), par des barrages automatisés, comprenant également les équipements associés (passes à poissons et tout autre équipement nécessaire à leur exploitation) et leur éventuel équipement en microcentrales hydroélectriques.
Le dialogue compétitif avec les candidats a démarré en mai 2011.



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

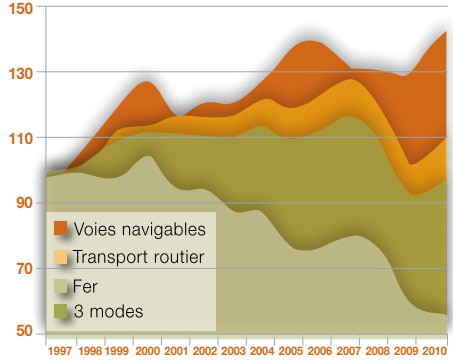
Coût d'un kilomètre de défense de berges en techniques végétales : entre 100 k€ et 300 k€ (hors stabilité de digue).

60

4 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN FRANCE

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

ÉVOLUTION COMPARÉE DES TROIS MODES TERRESTRES DE 1997 À 2010 (EN INDICES, BASE 100 EN 1997)*



(*) en t/km
Source : Bulletin Mensuel Statistique des transports du SoeS 2010.

4.2 LE TRAFIC FLUVIAL ET LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES

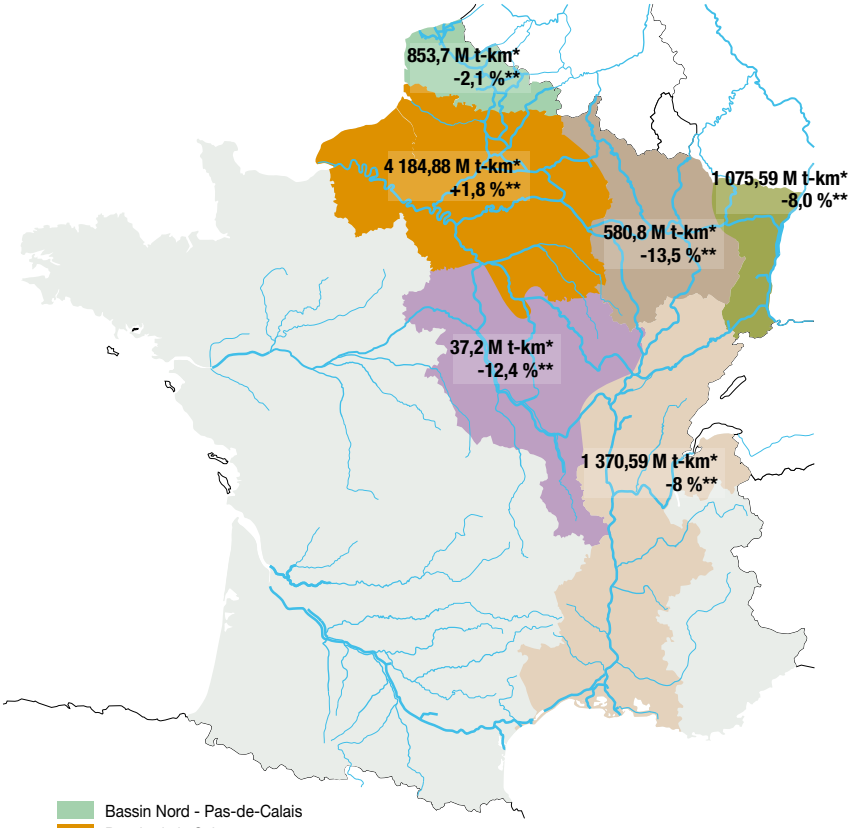
(SUR LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS)

- **7,9 milliards de t-km (*)** réalisées en 2011.
- **58,7 millions de tonnes** réalisées en 2011 (hors transit rhénan).
- **- 2,4 % en t-km** en 2011 par rapport à 2010.
- **- 3 % en tonnes** en 2011 par rapport à 2010.

Le transport fluvial reste toutefois globalement en progression : **+ 38,4 % en t-km** sur les **15 dernières années.**

(*) 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 2011/2010



* M t-km = trafic en millions de t-km
** Variation 2011/2010

VENTILATION DE L'ACTIVITÉ SUR LE RÉSEAU FLUVIAL FRANÇAIS EN 2011 ET VARIATIONS (MILLIONS DE TONNES ET DE T-KM)

	Tonnage			Tonnage/Kilométrique		
	2011	2010	Variation 11/10	2011	2010	Variation 11/10
Fluvial	58,7	60,4	-3,0 %	7 863,6	8 059,6	-2,4 %
Fluvio-maritime	2,8	3,5	-20,0 %	331,3	358,6	-7,6 %
Total hors Rhénan	61,5	64,0	-3,9 %	8 194,9	8 418,2	-2,7 %
Transit Rhénan	7,0	8,8	-20,3 %	840,2	1 056,2	-20,4 %
Total général	68,5	72,7	-5,9 %	9 035,1	9 474,0	-4,6 %

ACTIVITÉ DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE VENTILÉE PAR NATURE DE FLUX EN 2011 (MILLIONS DE TONNES ET DE T-KM)

	Tonnage			Tonnage/Kilométrique		
	2011	2010	Variation 11/10	2011	2010	Variation 11/10
Importations	13,1	13,4	-2,6 %	1 405,7	1 432,8	-1,9 %
Exportations	14,8	16,7	-11,1 %	1 451,1	1 611,8	-10,0 %
Intérieur	30,7	30,3	+1,4 %	5 006,8	5 015,0	-0,2 %
Total général	58,7	60,4	-3,0 %	7 863,6	8 059,6	-2,4 %

LE TRAFIC FLUVIO-MARITIME

Sur le réseau fluvial, le trafic fluvio-maritime représente **2,8 millions de tonnes** et **331,3 millions de t-km** soit une baisse de **20 %** en tonnes et une baisse de **7,6 %** en t-km par rapport à 2010.

LES TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES : RÉPARTITION PAR FILIÈRE

	Trafic cumulé en 2011 (en millions de t-km)	Trafic cumulé en 2010 (en millions de t-km)	Variation 2011/2010
Filière agroalimentaire	2 211,2	2 425,8	-8,8 %
dont produits agricoles	1 719,8	1 931,4	-11,0 %
dont denrées alimentaires	491,4	494,4	-0,6 %
Filière énergie	1 070,0	1 217,5	-12,1 %
dont combustibles minéraux	453,1	572,2	-20,8 %
dont produits pétroliers	616,8	645,4	-4,4 %
Filière métallurgique	660,7	630,0	+4,9 %
dont minerais et ferrailles	311,7	315,5	-1,2 %
dont produits métallurgiques	349,0	314,5	+11,0 %
Filière matériaux de construction	2 576,1	2 453,5	+5,0 %
Filière chimique	530,6	547,4	-3,1 %
dont engrais	200,3	188,1	+6,5 %
dont produits chimiques	330,4	359,3	-8,1 %
Conteneurs, colis lourds et véhicules	815,0	785,4	+3,8 %
TOTAL	7 863,6	8 059,6	-2,4 %

L'année 2011 est en léger retrait par rapport à 2010, qui, nous le rappelons, était la meilleure année depuis les années 1980. En baisse de **2,4%** par rapport à l'exercice 2010, les prestations (mesurées en t-km) marquent le pas. Dans la même tonalité, les volumes de trafic (mesurés en tonnes) baissent de **3%**. Ce recul de l'activité se concentre pour l'essentiel sur la filière agroalimentaire et la filière énergétique ; à l'inverse, on enregistre des hausses notables de la filière métallurgie **(+4,9%)**, des matériaux de construction **(+5%)**, des conteneurs et des divers **(+3,8%)**.

ÉVOLUTION DES TRAFICS VENTILÉS PAR DIRECTION TERRITORIALE DE VNF (en millions de t-km – cumul 12 mois 2011 / cumul 12 mois 2010)

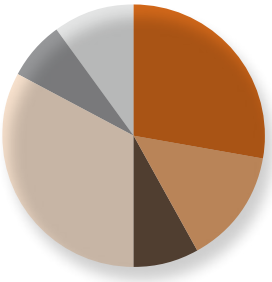
Les flux sont considérés sur l'ensemble de leurs trajets à l'intérieur du réseau national.

	Trafics intérieurs			Imports/Exports		
	2011	2010	Variation 11/10	2011	2010	Variation 11/10
Lille	345,5	331,9	+4,1 %	511,2	543,3	-5,9 %
Lyon	1 325,9	1 399,7	-5,3 %	44,7	52,0	-14,0 %
Nancy	57,1	74,5	-23,3 %	523,7	596,7	-12,2 %
Nevers	8,8	9,2	-4,1 %	28,4	33,3	-14,6 %
Seine	3 380,5	3 316,0	+1,9 %	804,4	793,3	+1,4 %
Strasbourg	131,9	143,6	-8,2 %	943,7	1 025,6	-8,0 %

	Total des Trafics		
	2011	2010	Variation 11/10
Lille	865,7	875,2	-2,1 %
Lyon	1 370,7	1 451,7	-5,6 %
Nancy	580,8	671,2	-13,5 %
Nevers	37,2	42,5	-12,4 %
Seine	4 184,9	4 109,3	1,8 %
Strasbourg	1 075,6	1 169,3	-8,0 %

INDICATION DU POURCENTAGE DE TRAFIC QUE REPRÉSENTE CHAQUE TYPE DE MARCHANDISES

- Filière agricole **28%**
- Filière énergétique **14%**
- Filière métallurgique **8%**
- Filière matériaux **33%**
- Filière engrais – chimie **7%**
- Filière conteneurs, colis lourds et véhicules **10%**



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

	2011	2010	Évolution 2011/2010 (en EVP*)	Évolution 2011/2010 (en %)
Rhône	69 601	61 633	+7 968	+12,9 %
Seine	237 400	195 467	+41 933	+21,5 %
Nord	68 145	50 483	+17 662	+35,0 %
Rhin	156 818	182 478	-25 660	-14,1 %
Total	531 964	490 061	+41 903	+8,6 %

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

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

QUELS BATEAUX POUR TRANSPORTER LA MARCHANDISE

Type de bateaux	Unités
Automoteurs marchandises générales	860
Barges marchandises générales	382
Automoteurs citernes	40
Barges citernes	47

Soit pour 2011 un total de 1 329 unités (comme en 2010) et une capacité de port en lourd(*) de 1,19 million de tonnes (1,12 million de tonnes en 2010).

(*)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**
Longueur : 38,50 m – Largeur : 5,05 m
Tirant d'eau : 2,20 m – Charge utile : 350 t

Bateau citerne **380x**
Longueur : 135 m – Largeur : 21,80 m
Tirant d'eau : 4,40 m – Charge utile : 9 500 t

Campinois **22x**
Longueur : 59,85 m – Largeur : 6,60 m
Tirant d'eau : 2,59 m – Charge utile : 655 t

Transporteur de véhicules **60x**
Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m
Tirant d'eau : 2 m – Charge utile : 530 voitures

Bateau Europe / H.R.K. **54x**
Longueur : 85 m – Largeur : 9,50 m
Tirant d'eau : 2,50 m – Charge utile : 1 350 t

Porte-conteneurs de classe Campinois **16x**
Longueur : 63 m – Largeur : 7 m
Tirant d'eau : 2,50 m – Charge utile : 32 EVP

Convoi poussé long de 4 barges **440x**
Longueur : 193 m – Largeur : 22,80 m
Tirant d'eau : 4 m – Charge utile : 11 000 t

Porte-conteneurs standard **100x**
Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m
Tirant d'eau : 3,00 m – Charge utile : 200 EVP

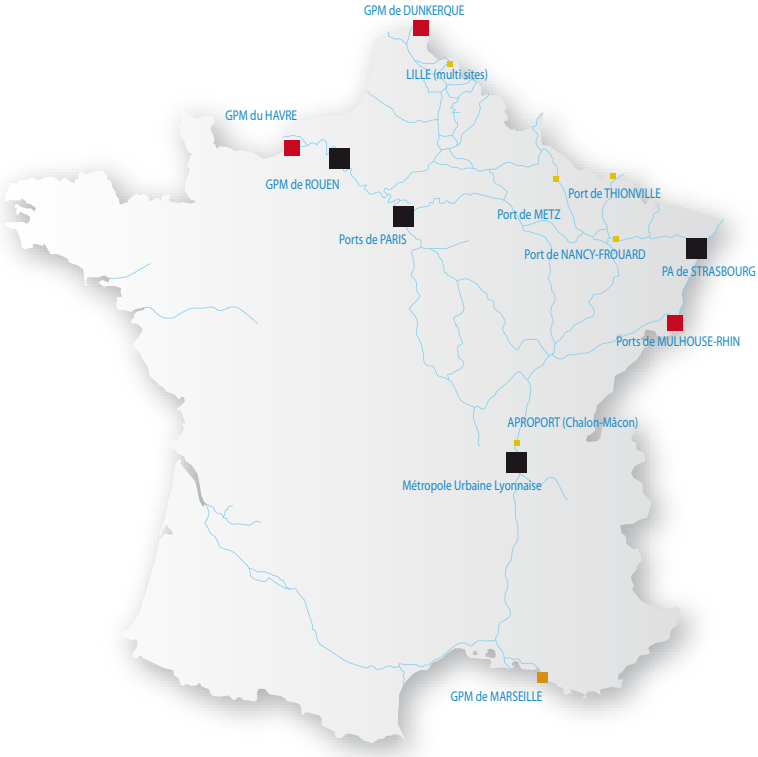
Bateau citerne standard **120x**
Longueur : 110 m – Largeur : 11,40 m
Tirant d'eau : 3,50 m – Charge utile : 3 000 t

Bateau Roll on – Roll off **72x**
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)

4.4 LES TRAFICS FLUVIAUX DES PRINCIPAUX PORTS

(Trafic supérieur à 1 million de tonnes)



TRAFIC FLUVIAL DES PRINCIPAUX PORTS (MILLIONS DE TONNES EN CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT) ET LEUR VARIATION 2011 / 2010

Port	2011	2010	Variation 11/10
Ports de Paris	21,984	20,586	-6,4 %
dont Gennevilliers	3,719	3,632	+ 2,4 %
dont Paris intra-muros	2,048	1,724	+ 18,8 %
dont Bonneuil	1,191	1,119	+ 6,4 %
Port autonome de Strasbourg	7,639	9,221	- 17,2 %
dont Strasbourg	4,529	5,122	- 11,6 %
Ports de Mulhouse-Rhin	4,511	5,289	- 14,7 %
dont Ottmarsheim	2,850	3,263	- 12,6 %
dont Ile Napoléon	0,941	1,174	- 19,8 %
dont Huningue	0,719	0,853	- 15,7 %
Grand Port Maritime de Rouen	5,596	5,513	+ 1,5 %
Grand Port Maritime du Havre	4,790	4,876	- 1,8 %
Grand Port Maritime de Marseille	2,729	2,664	+ 2,4 %
Port de Metz	1,970	2,274	- 13,4 %
Grand Port Maritime de Dunkerque(*)	2,777	2,648	+ 4,9 %
Port de Thionville	1,647	1,967	- 16,3 %
Métropole urbaine lyonnaise	5,888	5,528	+ 6,5 %
dont Port E. Herriot	1,564	1,459	+ 7,2 %
Port de Nancy-Frouard	1,031	1,098	- 6,0 %
Lille (multisites)	1,121	1,045	+ 7,8 %
Aproport (Chalon - Mâcon)	0,955	1,040	- 8,3 %

*Y compris Mardyck

Source VNF, Port de Paris, PAS, PMR.

LES PARTS DE MARCHÉ DU TRANSPORT FLUVIAL DANS QUATRE PORTS MARITIMES FRANÇAIS

	Tous produits		Conteneurs	
	2011	2010	2011	2010
Le Havre	7,0 %	6,9 %	10,4 %	9,2 %
Marseille	3,4 %	3,1 %	7,0 %	6,4 %
Rouen	22,0 %	20,6 %	61,1 %	50,8 %
Dunkerque	5,9 %(*)	5,6 %	2,0 %	1,0 %

(*) estimé

LES FLUX DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

	Volumes (en milliers de t)		Prestations (en millions de t-km)	
	2011	2010	2011	2010
Le Havre	4 229	4 876	891,9	930,0
Marseille	2 719	2 664	901,2	974,6
Rouen	5 389	5 512	1 167,6	1 169,9
Dunkerque(*)	2 777	2 648	324,1	332,4

*Y compris Mardyck

	Part des ports dans le trafic national (en t-km)	
	2011	2010
Le Havre	11,3 %	11,5 %
Marseille	11,5 %	12,1 %
Rouen	14,8 %	14,5 %
Dunkerque(*)	4,1 %	4,1 %

*Y compris Mardyck

4.5 LES DISPOSITIFS D'AIDE

« FLUVIAL INITIATIVE », UN FONDS DE PRÊT D'HONNEUR

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 du 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 Fluvial Initiative, premier fonds de prêt d'honneur dédié à la batellerie.

- Fonds doté de 4,5 M€ sur trois ans.
- Prêts de 10 000 à 90 000 € pour des projets allant jusqu'à 3 M€.

Ce fonds s'adresse à tous les porteurs d'un projet de création d'entreprise fluviale, issus ou non de la batellerie.

Ce prêt d'honneur à taux zéro est remboursable sur cinq ans, avec un différé de remboursement de six mois.

Se faire accompagner pour réussir. Deux types d'accompagnement sont accessibles :

La labellisation du projet par Entreprendre Pour le Fluvial. Ce label, conçu et validé en partenariat avec les banques, permet un accès facilité au crédit.

Un accompagnement ante et post création : à toutes les étapes de leur projet, les plates-formes France Initiative et les Boutiques de Gestion conseillent les futurs bateliers, à la fois dans la construction de leur dossier de labellisation mais aussi, durant deux ans, sur tous les aspects de la création et du lancement de l'entreprise.

S'appuyant pour l'accompagnement des plates-formes du réseau France Initiative, chaque euro investi par Fluvial initiative est garanti jusqu'à 70 % par Oséo.

Premier bilan

Alors que le fonds était doté de 4,5 M€ sur trois ans, **993 000 € ont été investis en première année pour 28 projets** (juin 2009 à juillet 2010) et **ont permis la levée de 14,3 M € par effet de levier** auprès des banques.

En moyenne, l'investissement par projet a été de 23 054 € d'apport personnel et 35 464 € en prêt d'honneur, avec un effet de levier de 14,35, soit un total de 516 964 €.

Ces 28 projets ont déjà permis de créer 60 emplois.
Le tonnage moyen est de 1 028 t, les bassins de navigation sont à 60,7 % la Seine, à 21,4 % le Rhône, à 14,3 % le Nord, et 3,6 % l'Est. Les porteurs de projets ont en moyenne 33 ans, 25 % sont des primo-accédants, 14 % des femmes et 35,7 % des chômeurs-créateurs.

- **Fluvial Initiative**
  Immeuble Aéroclub de France
  6 rue Galilée - 75116 Paris
  Tél : 01 47 20 01 68
  Fax : 01 47 20 14 32
  E-mail : fluvial.initiative@gmail.com
  www.fluvial-initiative.com

- **Entreprendre pour le Fluvial**
  156 rue du Faubourg Saint Denis
  75010 Paris
  Tél : 01 44 89 65 00
  Fax : 01 44 89 65 19
  E-mail : contact@entreprendre-fluvial.com
  www.entreprendre-fluvial.com

LES EMBRANCHEMENTS FLUVIAUX

Principe
Mis en œuvre en 1986, ce dispositif, géré par la direction du développement de VNF, consiste à verser une aide financière à la réalisation d'équipements (infrastructures et/ou outillage) permettant le report modal vers le fleuve.

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.

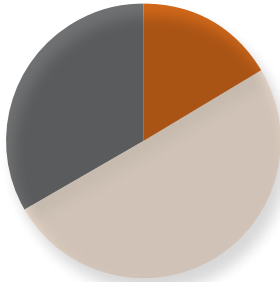
Conditions
L'investissement réalisé par le chargeur doit être motivé par un rapport qui montre :

- un trafic fluvial **nouveau** sur le site aidé ;

- un trafic **supplémentaire en volume** par rapport à un éventuel trafic existant.

Embranchements fluviaux	2011	2010	Évolution 2011/2010
Signature nouvelles conventions	5	13	-61,53 %
Contractualisation de tonnes-kilomètres supplémentaires sur 5 ans (M tkm)	534,9	2 356	-77,30 %
Aide globale sur contrats en cours (en €)	1 466 222,0	1 754 521	-16,43 %
Nombre de t-km générées pour 1 € d'aide	1 985,7	1 343	+47,85 %
Aide moyenne par embranchement fluvial (en k€)	203,0	146	+39,04 %

RÉPARTITION DES FILIÈRES AYANT BÉNÉFICIÉ D'UNE SUBVENTION

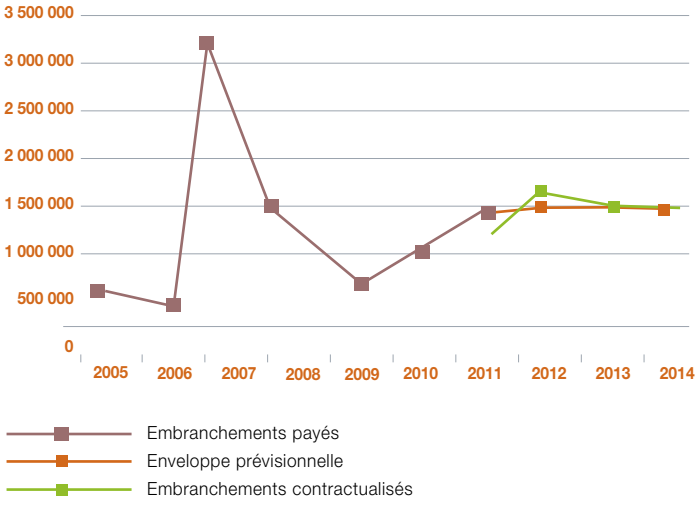


Filière matériaux de construction	16,67%
Filière agroalimentaire (produits agricoles + denrées alimentaires)	50%
Filière conteneurs, colis lourds et véhicules	33,32%
Filières diverses (combinées)	0%

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 2011, **11 %** de l'ensemble des **7,86 milliards de tonnes-kilomètres** réalisées dans l'année.

Au 31 décembre 2011, le montant total des embranchements fluviaux contractualisés est de **18,02 M€**. Cette enveloppe est répartie par montant annuel prévisionnel de paiement dans le graphique ci-dessous.

ÉVOLUTION PAIEMENTS DES EMBRANCHEMENTS FLUVIAUX 2005-2014



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. Sans attendre cette validation, 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 de l'Etat. Une commission de suivi État / 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 quatre grands volets d'aides :

- **Volet A:** conforter le transport fluvial sur le plan environnemental ;
- **Volet B:** moderniser la flotte 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 **14,8 M€** d'aide est estimé sur l'ensemble des **863 dossiers** déposés au 31 décembre 2011 et en cours d'instruction. Ces aides à la profession concernent l'amélioration de bateaux, leur équipement, voire des constructions neuves. Ce plan privilégie les investissements au-delà des normes en vigueur pour ce qui concerne notamment la structure du bateau et ses équipements.

NOMBRE DE DEMANDES D'AIDE PAR TYPE DE MESURE EN CUMULÉ AU 31 DÉCEMBRE 2011 (1)

Conforter le transport fluvial sur le plan environnemental	Moderniser la flotte et accroître la sécurité	Encourager la mise en service de nouvelles cales adaptées aux attentes des chargeurs	Promouvoir et renouveler la profession
287	480	86	61

(1) un dossier peut comporter plusieurs demandes d'aide

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

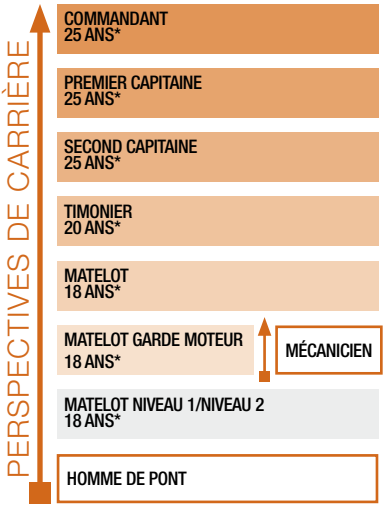
A la fin du mois de décembre 2011 et au terme de la quatrième année d'existence du plan, les dossiers enregistrés, acceptés et payés se décomposent comme suit :

Aide	Notification européenne (€)	Montant engagé (€)	Nombre de dossiers validés	Montant payé (€)	Nombre de dossiers payés
A1 - Réaliser des économies d'énergies et réduire les émissions de polluants		3 864 230,64	287	2 137 845,80	179
Cumul par mesure	4 500 000	3 864 230,64	287	2 137 845,80	179
B1 - Améliorer les caractéristiques techniques générales des bateaux		4 170 260,88	317	2 736 027,30	239
B2 - Optimiser le chargement des marchandises		62 407,50	10	0,00	0
B3 - Améliorer la gestion et la sécurité du trafic par l'intégration de nouvelles technologies de l'information et de la communication.		549 739,82	153	417 807,11	114
Cumul par mesure	7 500 000	4 782 408,20	480	3 153 834,41	353
C1 - Permettre aux transporteurs de s'adapter aux évolutions du marché notamment en termes de sécurité des marchandises		3 426 786,40	29	2 195 261,57	19
C2 - Favoriser la construction / adaptation de bateaux pour le transport de conteneurs		437 773,79	6	0,00	0
Cumul par mesure	3 500 000	3 864 560,19	35	2 195 261,57	19
D1 - Aide à la formation continue (frais de sessions)		1 000,00	1	1 000,00	1
D2 - Aide à la transmission de bateaux à de jeunes repreneurs ou de nouveaux entrants dans la profession		2 296 302,41	60	1 747 502,40	48
Cumul par mesure	1 000 000	2 297 302,41	61	1 748 502,40	49
TOTAL	16 500 000	14 808 501,44	863	9 235 444,18	600

4.6 LES MÉTIERS DE LA NAVIGATION FLUVIALE

La voie d'eau propose de nombreux métiers :

TRANSPORT DE FRET
MÉTIERS «SALARIÉS»



*Age minimum requis

TRANSPORT DE FRET
MÉTIERS «ARTISAN»

L'Artisan batelier, un véritable Chef d'entreprise. Il 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.

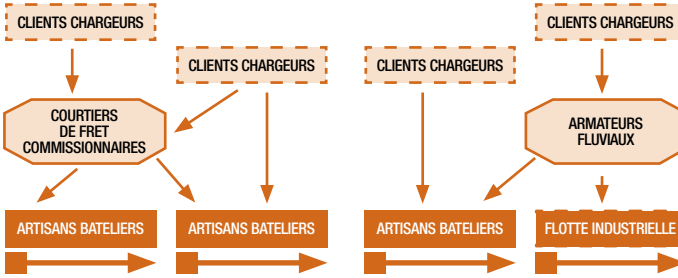
Il maîtrise l'ensemble des compétences qu'impliquent les différents niveaux statutaires du personnel navigant, à savoir : matelot, timonier, mécanicien, capitaine, commandant…

Les bateliers du transport fluvial de marchandises 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 – Elbeuf et ouverture en 2010 à Chalon-sur-Saône

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 ;
- Licence de pilote (pour accéder aux parties maritimes du port du Havre ou de Rouen par exemple).

Pour en savoir plus sur les métiers de la navigation fluviale et leurs formations : www.entreprendre-fluvial.com

AEOLUS

5 LE TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES EN EUROPE (DONNÉES 2010*)

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

- **UE à 27 : 40 000 km** de longueur du réseau

Principaux pays	Longueur du réseau
France	8 500 km
Allemagne	7 500 km
Pays-Bas	6 000 km
Grande-Bretagne	3 200 km
Roumanie	1 780 km
Belgique	1 500 km
Autriche	350 km

(*) Au moment où nous publions ce document, les données de trafic ne sont pas disponibles pour l'année 2011

LE RÉSEAU FLUVIAL EUROPÉEN

Berlin
Warszawa
POLAND
GERMANY
CZECH REP.
SLOVAKIA
Bratislava
Wien
AUSTRIA
Budapest
HUNGARY
SLOVENIA
Zagreb
CROATIA
Beograd
BOSNIA
& HERZEG.
SERBIA
ITALY
ADRIATIC SEA
Roma

5.2 LE TRAFIC

- **474,45 millions de tonnes** ont été transportées soit **147,07 milliards de t-km.**
- **+13,56 %** en t-km en 2010 par rapport à 2009.

PAYS	Trafic dans les principaux pays fluviaux en millions de tonnes		Variation 2010/2009	Trafic dans les principaux pays fluviaux en milliards de t-km		Variation 2010/2009
	2010	2009		2010	2009	
Pays-Bas	304,28	271,51	12,07 %	40,28	35,66	12,96 %
Allemagne	229,60	203,87	12,62 %	62,27	55,65	11,90 %
Belgique	142,27	108,24	31,44 %	8,21	7,08	15,96 %
France	72,63	68,00	6,81 %	9,44	8,70	8,51 %
Roumanie	32,08	24,74	29,67 %	14,31	11,77	21,58 %
Autriche	11,05	9,32	18,56 %	2,37	2,00	18,50 %
U. E. à 27	474,45	421,00	12,70 %	147,07	129,51	13,56 %

Source : Eurostat 2011

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	5 889	Automoteurs citernes	1 676
Barges et chalands marchandises générales	3 537	Barges citernes	118

Données au 31/12/2011

Soit un total de **11 220 unités** et une capacité de port en lourd de 14,1 millions de tonnes.
Source : la navigation intérieure – observation du marché 2010 n° 1 - CCNR

5.4 TRAFIC FLUVIAL DES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS

TRAFIC EN MILLIONS DE TONNES

Rotterdam	126,4 (2009)	Duisbourg	64 (2011)
Anvers	78,58 (2009)	Liège	21 (2010)
Cologne	10,2 (2008)	Ports de Paris	20 (2010)

5.5 FOCUS SUR LES RTE-T

La Commission européenne a adopté, le 19 octobre 2011, la proposition de transformation du Réseau Transeuropéen de Transport RTE-T en un Réseau de transport unifié et multimodal d'ici à 2030. L'objectif est de créer un système permettant le déplacement sans entrave des marchandises et des personnes dans l'Union européenne.

Ces projets seront financés au sein d'un «mécanisme pour l'interconnexion en Europe» notamment pour supprimer les maillons manquants des réseaux de transport européens. Il assurera également la promotion de modes de transport plus propres et facilitera l'utilisation des énergies renouvelables conformément à la stratégie Europe 2020, faisant ainsi de l'économie européenne une économie plus verte.

La nouvelle définition du réseau RTE-T sera à double niveau. Il comprendra un réseau central, qui donnera la priorité aux liaisons et aux nœuds les plus importants du réseau RTE-T et qui devra être achevé d'ici 2030, et un réseau global venant l'alimenter, qui devra être fonctionnel au plus tard en 2050.

La mise en œuvre du réseau central sera facilitée par un système de corridors multimodaux pour prendre en compte les pôles multimodaux que sont les ports maritimes, les ports intérieurs et les chantiers multimodaux. Ces dix corridors permettront le développement coordonné des infrastructures et relieront entre eux les États membres concernés, ainsi que les acteurs principaux du transport, tels que les gestionnaires et les utilisateurs des infrastructures. Des «plates-formes de corridors», présidées par des coordonnateurs européens, réuniront toutes les parties prenantes et joueront un rôle essentiel dans la coordination, la coopération et la transparence.

Pour le secteur fluvial français, le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin (SMSR) pour relier le Rhin et la Méditerranée a été ajouté au sein du réseau central au projet Seine-Nord Europe, maillon manquant de la liaison européenne et inscrit depuis 2004 comme projet prioritaire ; de même, les voies à grand gabarit jusqu'à la classe IV et tous les principaux ports fluviaux sont inscrits au sein de ce réseau central pour mailler les ports maritimes et les ports intérieurs européens.

6 VNF ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

6.1 UNE DÉMARCHE VOLONTARISTE ET ENGAGÉE

A l'heure de la mise en œuvre concrète du Grenelle de l'Environnement, VNF poursuit le déploiement de sa politique de développement durable. Dans le cadre d'une activité de gestion d'une infrastructure fluviale par essence naturelle et écologique, VNF s'attache à renforcer l'atout environnemental de la voie d'eau.
La valorisation des atouts écologiques, énergétiques et sociétaux de la voie d'eau vise à développer le transport fluvial et favoriser le report modal, contribuant ainsi directement à la lutte contre le changement climatique.
Pour limiter les impacts environnementaux dans la construction, l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure fluviale, VNF continue de déployer des systèmes d'amélioration des pratiques environnementales et sociétales. Le Label développement durable de VNF incite progressivement les directions de VNF à améliorer leurs pratiques d'exploitation et de gestion du personnel.

Les certifications environnementales selon la norme ISO 14001 en place dans cinq directions territoriales de VNF visent une gestion maîtrisée de la ressource en eau, de la restauration des berges, des opérations de chômages ou de dragages. Enfin, l'établissement prend en compte le développement durable dans les pratiques administratives et de gestion courante (économie d'énergie des bâtiments, bilan carbone, mobilité des agents…).

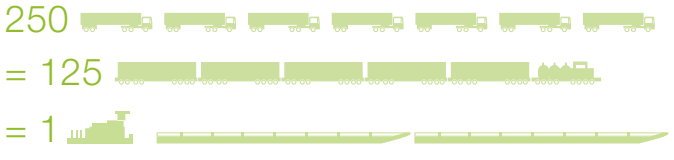
Signataire de la charte Développement durable des établissements publics, puis en 2010 de l'accord relatif à l'usage professionnel des pesticides en zones non agricoles, la démarche de VNF pour le développement durable est une réalité de tous les jours.

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, le fait que la voie d'eau soit économe en énergie est un atout pour ce mode de transport.

Le développement du transport fluvial fait partie des objectifs du Grenelle de l'environnement. Le report vers la voie d'eau contribue en effet à une réduction des émissions de CO_2.

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



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 carburant, d'émissions CO_2 et de 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 CO_2/coût externe trois fois moins élevé que le transport routier.

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

Gennevilliers-Le Havre	
Poids lourd	5 900
Grand Rhénan [1]	2 100
Convoi poussé	1 900

Lyon-Marseille	
Poids lourd	9 600
Grand Rhénan	2 300
Convoi poussé	2 100

Valenciennes-Dunkerque	
Poids lourd	3 700
RHK [2]	2 200
Convoi poussé	1 200

EMISSIONS DE CO_2 (EN KG/1 000 t)

Gennevilliers-Le Havre	
Poids lourd	17 200
Grand Rhénan	6 700
Convoi poussé	6 000

Lyon-Marseille	
Poids lourd	28 000
Grand Rhénan	7 300
Convoi poussé	6 600

Valenciennes-Dunkerque	
Poids lourd	10 900
RHK	6 800
Convoi poussé	3 900

COÛTS EXTERNES (EN € 2008/1 000 t[3])

Gennevilliers-Le Havre	
Poids lourd	2 600
Grand Rhénan	800
Convoi poussé	800

Lyon-Marseille	
Poids lourd	4 200
Grand Rhénan	800
Convoi poussé	800

Valenciennes-Dunkerque	
Poids lourd	1 600
RHK	650
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

AMÉLIORATIONS DES CONDITIONS DE GESTION ET D'EXPLOITATION DU RÉSEAU

- Concilier exploitation du réseau et gestion optimisée de la ressource en eau.
- Programmer les opérations de dragage et en maîtriser les impacts environnementaux, optimiser la capacité d'utilisation des filières de valorisation des sédiments.
- Maîtriser les rejets autorisés et prévenir les pollutions accidentelles.
- Contribuer au développement de la trame verte et bleue (restauration de berges en techniques végétales, construction de passes à poissons, maîtrise des impacts environnementaux des chômages…).
- Optimiser la gestion des déchets produits par ou pour VNF.
- Poursuivre et développer les partenariats actifs avec les acteurs de l'eau.

POINT SUR LES INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE - DONNÉES 2011

Berges

- Mise en place de berges végétales : **9 km** sur un total de berges de **53 km,** soit **18 %.**
- Entretien des berges : utilisation de **0,02 litre** de produit phytosanitaire pour un km de berge, soit seulement 180 ℓ utilisés pour l'ensemble du réseau.

Barrages

- Nombre de passes à poissons construites : **3.**
- **15 %** des barrages de prises d'eau possèdent désormais un règlement d'eau.
- **52 %** des prises d'eau sont équipées d'instruments de mesure ou régulièrement suivies.

Chômages

- Chômages (travaux avec arrêt de navigation) sans vider le bief, ce qui préserve la faune et les milieux naturels : **216 chômages** sur **298** ont été réalisés sans vider le bief, soit **72 %.**

Dragage et sédiments

- Dragages : **100 % des opérations** de dragage, soit **146,** ont été réalisées avec une analyse préalable des sédiments.
- Terrains de dépôt des sédiments : **102** terrains de dépôt sur **304** ont été valorisés (requalification en espace naturel, parc paysager etc.), soit **34 %.**
- Volume de sédiments valorisés (réutilisés pour remblais, remblaiement de carrière, amendement des sols etc.) : **402 566 m³** sur **529 600 m³,** soit **76 %.**

CARTE DES PASSES À POISSONS DU BASSIN DE LA SEINE

COÛT DE RÉALISATION 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

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, l'air, l'eau, le sol et les ressources naturelles.

Se faire certifier, c'est obtenir une reconnaissance par un organisme tiers accrédité et valider une volonté d'amélioration pérenne 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 : gestion et aménagement des terrains de dépôt, gestion des chômages, gestion hydraulique, protection et restauration des berges.

Aujourd'hui, **5 directions régionales et interrégionales** ont obtenu cette certification pour certaines de leurs activités.

- Nord – Pas-de-Calais : pour la gestion et aménagement de l'ensemble de ses terrains de dépôt, soit **183 terrains** de dépôt concernés.
- Centre Est : optimisation de la gestion quantitative 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 en 2007, le label développement durable VNF est une démarche de progrès interne visant l'atteinte d'un profil de performance conciliant l'épanouissement du personnel, sa sécurité, le développement de la voie d'eau et la préservation de l'environnement.

Il concerne les activités propres à l'établissement : les dragages, la gestion hydraulique et les chômages.

Les Directions interrégionales du Nord Est, du Sud-Ouest et du Bassin de la Seine, la Délégation Locale du Canal de Bourgogne et la Délégation Locale du Canal du Centre se sont engagées dans la démarche. Un audit de labellisation de la direction interrégionale du Nord Est a eu lieu fin 2011.

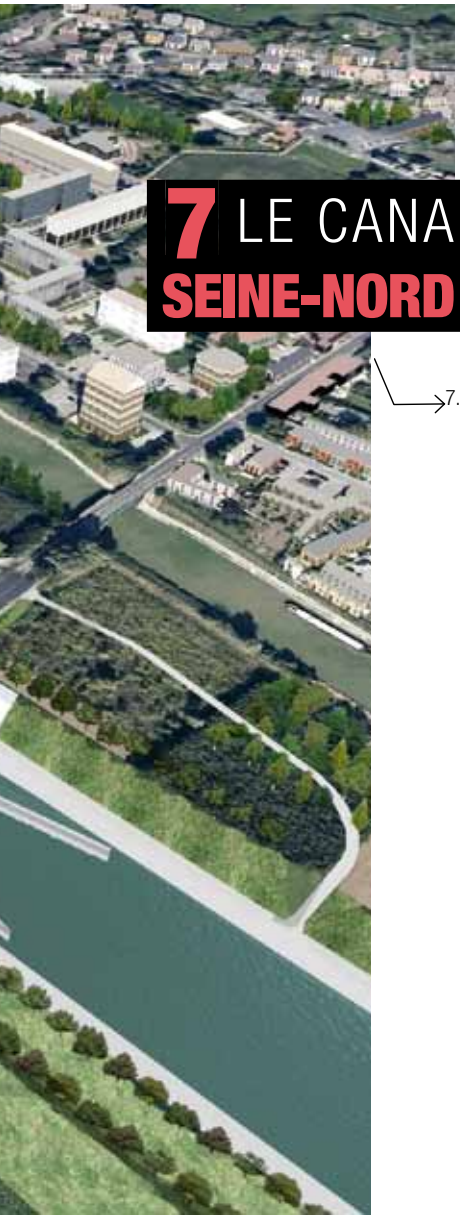
6.4 UN ENGAGEMENT ÉCO RESPONSABLE

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.

Dans le cadre de la Semaine du développement durable 2010, VNF a développé une série de panneaux d'information relatifs à la biodiversité et à la continuité écologique du réseau fluvial.

Le déploiement du Plan de Déplacement de la Direction Nord Est de VNF a permis la réduction de 11 % des émissions Carbone des déplacements par rapport à 2007, réduisant à 814 tCO_2 et une réduction de 200 000 km parcourus depuis 2008 par la réduction des déplacements des agents. Le Siège de VNF dispose également d'un Plan de Déplacements d'Etablissement (PDE).

Depuis 2010, l'ensemble des sites de VNF et de ses directions territoriales compte près de 30 salles de visioconférence favorisant encore une réduction des déplacements et des émissions de polluants associés.



7 LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

7.1 PRÉSENTATION DU PROJET

UN SYSTÈME GLOBAL DE TRANSPORT AU SERVICE DE LA COMPÉTITIVITÉ DU FLUVIAL

Maillon central de la liaison fluviale européenne à grand-gabarit Seine-Escaut, le canal Seine-Nord Europe reliera en 2017 l'Oise, de Compiègne au canal Dunkerque Escaut, à Aubencheul-au-Bac (près de Cambrai). Sa réalisation permettra de lever un des principaux goulets d'étranglement du réseau européen, en reliant 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 et à leurs ports au Benelux, en Allemagne et jusqu'à la Mer Noire.

Ce projet renforcera ainsi l'attractivité et la compétitivité des ports du Havre, de Rouen, de Dunkerque et de Paris ; il permettra d'appuyer le développement du transport fluvial sur un réseau de ports intérieurs complété par la création des quatre plates-formes multimodales à vocation logistique

et industrielle qui seront aménagées le long du canal. Ce maillage européen de ports maritimes et intérieurs par la voie d'eau favorisera la massification du transport de marchandises et la compétitivité de la voie d'eau et du système portuaire français.

La chaîne logistique multimodale reliant les ports maritimes, les ports intérieurs et les territoires permettra d'augmenter la fréquence et la qualité des connexions entre les zones de production et les bassins de consommation ; elle réduira les coûts de transport des chargeurs des différentes filières utilisatrices de la voie d'eau, améliorera la fiabilité des échanges et leur performance environnementale.

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	Jusqu'à 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
- **4** plates-formes multimodales (Cambrai-Marquion / Péronne – Haute Picardie / Nesle / Noyon)
- **5** quais céréaliers
- **2** quais industriels
- **5** équipements de plaisance
- **2** bassins réservoirs

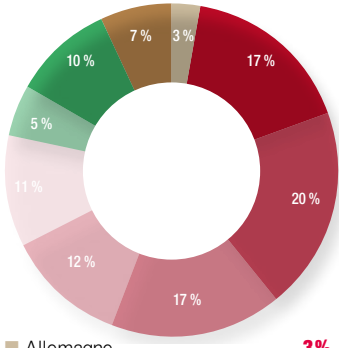
LES TRAVAUX

Emprises du canal (hors dépôts bassins réservoirs et plates-formes portuaires)	1 280 ha
Volume de remblais	25 M de m^3
Volume de matériaux à mettre en dépôt	25 M de m^3
Volume de béton pour les écluses	1 M de m^3
Pont-canal de Péronne	1,3 km de longueur

UN PROJET CRÉATEUR DE VALEUR AJOUTÉE

- Une création de valeur de 10 Md€ en 45 ans, répartie pour 75 % en France et 25 % dans les pays limitrophes.

Répartition par région des 10 Md€ d'avantages (VAN) du projet



Allemagne	3%
Pays-bas	7%
Flandre	10%
Wallonie	5%
France	**75%**
Nord-Pas-de-Calais	17%
Ile-de-France	20%
Picardie	17%
Haute-Normandie	12%
Autres régions françaises	11%

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Sur les 10 Md€ de retombées économiques attendues, 2 Md€ sont des avantages environnementaux (pollution, congestion etc.).

Le projet permettra notamment une économie annuelle de 250 000 à 300 000 tonnes de CO_2 en 2025 et jusqu'à 600 000 tonnes en 2050, et de 70 000 TEP (tonnes équivalent pétrole) à l'horizon 2025.

UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

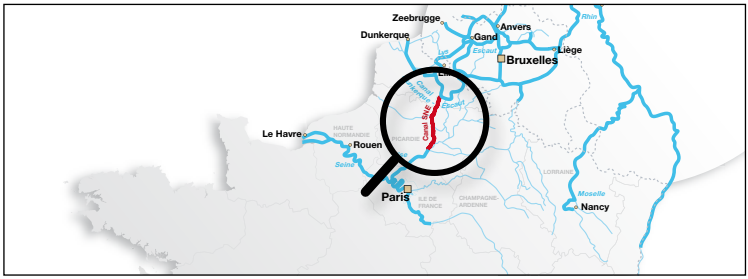
Un projet créateur de richesses pour les territoires

Les régions intéressées par la liaison (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute-Normandie) bénéficieront également des retombées économiques de cette dernière, estimées à 5% de la valeur ajoutée (500 M€). En outre, cette liaison va permettre l'avènement de projets culturels, éducatifs ou de loisirs qui valoriseront directement ces territoires. L'apport territorial de Seine-Nord Europe s'apprécie donc autant par les retombées strictement économiques que par l'ensemble des projets qui accompagneront l'infrastructure.

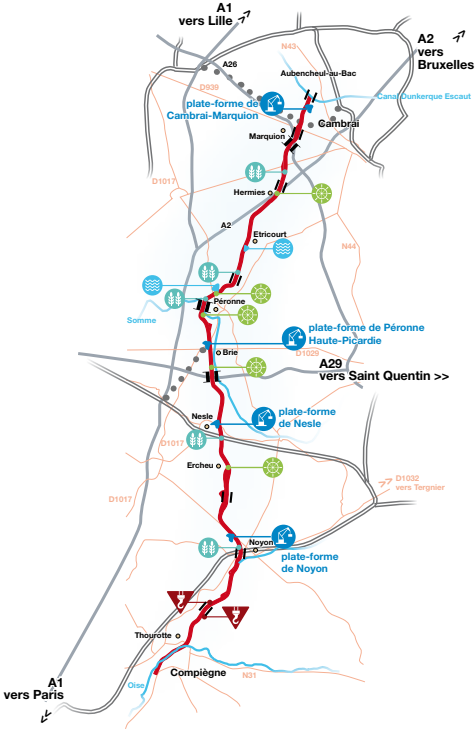
Un projet créateur d'emplois

En phase de réalisation : au moins 4 500 emplois directs créés durant le chantier.
En phase d'exploitation : 25 000 emplois dans la logistique, l'industrie, les transports, le tourisme… en 2030, à l'échelle de la liaison Seine-Escaut.

CANAL SEINE-NORD EUROPE



Zoom



	106	km de long
	54	mètres de large
	4,5	mètres de profondeur
	55	millions de m^3 de terre déplacés
	7	écluses
	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

- **2011 – 2012 :** dialogue compétitif.
- **2012 :** désignation du candidat retenu puis signature du contrat de partenariat.
- **2013 :** début des travaux de construction.
- **2017 :** mise en service du canal Seine-Nord Europe.

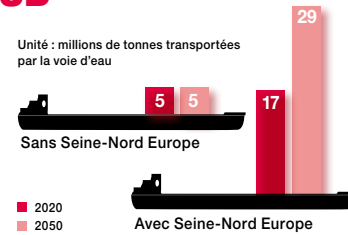
RAPPEL DES GRANDES ÉTAPES DU PROJET

- **Juin 2011 :** mise en place de la structure de préfiguration pour l'aménagement, la pré-commercialisation et le financement des 4 plates-formes multimodales.
- **Mai 2011 :** signature du protocole sur le financement et la gouvernance des quatre plates-formes multimodales.
- **Avril 2011 :** lancement du dialogue compétitif.
- **Octobre 2010 :** début de la concertation européenne avec les chargeurs, les transporteurs et les ports.
- **Septembre 2010 :** début des travaux préparatoires d'abaissement de l'autoroute A29.
- **Avril 2010 :** création du Groupement européen d'intérêt économique entre Voies Navigables de France, Waterwegen en Zeekanal et le Service Public de Wallonie.
- **Mars 2010 :** démarrage des fouilles archéologiques.
- **Septembre 2009 :** création de la Commission Intergouvernementale Seine-Escaut (France, Flandre, Wallonie).
- **Août 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'État, les Régions et VNF.
- **Décembre 2008 :** notification de la décision européenne de financement dans le cadre du programme des Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T) à hauteur de 333 M€.
- **Septembre 2008 :** signature des protocoles fonciers avec les organismes agricoles et lancement des investigations archéologiques préventives.
- **Septembre 2008 :** déclaration d'utilité publique.
- **Novembre 2006 :** approbation de l'avant-projet et lancement de l'enquête d'utilité publique.
- **Octobre 2006 :** décision de réaliser le projet dans le cadre d'un contrat de partenariat.
- **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 et début des études d'avant-projet.
- **Décembre 2003 :** inscription du projet comme priorité nationale par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT).

7.4 LES PERSPECTIVES DE TRAFIC FLUVIAL DANS L'AXE NORD-SUD

LES PRÉVISIONS

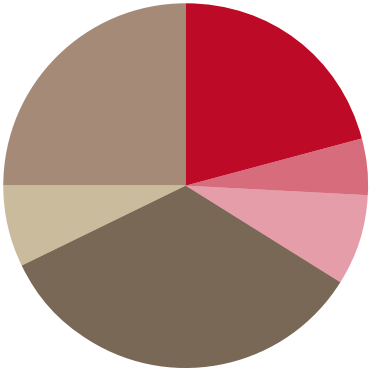
- Trafic fluvial estimé sur l'axe Nord-Sud en **2020 : 17 millions de tonnes** passant sur le canal ainsi que chargées et déchargées sur les 106 km du canal par an ; **29 millions de tonnes en 2050.**



LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES

D'après les études, en 2020, avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe, les deux filières traditionnelles des céréales et des matériaux de construction utilisent toujours la voie d'eau de manière importante, bénéficiant ainsi de la massification inégalée des bateaux allant jusqu'à 4 400 tonnes. La filière des conteneurs est en plein essor grâce à l'augmentation du gabarit de la voie d'eau. Elle représente 25 % des trafics observés sur le canal.

Les trois autres types de marchandises qui contribuent chacun entre 5 % et 8 % du trafic total sont les produits énergétiques, qui bénéficient en particulier de la sécurité du transport procurée par la voie d'eau, les produits chimiques et métallurgiques, qui profitent de la compétitivité de la voie d'eau et des faibles coûts de transport. Ces produits ont par ailleurs un fort potentiel de développement.



- Céréales **21 %**
- Produits énergétiques **5 %**
- Produits métallurgiques **8 %**
- Matériaux de construction **34 %**
- Produits chimiques et engrais **7 %**
- Conteneurs, colis lourds, véhicules **25 %**

7.5 360 HECTARES DE ZONES D'ACTIVITÉS

Les quatre plates-formes multimodales aménagées le long du canal Seine-Nord Europe offriront des services multimodaux et des espaces d'implantation (surface totale de 360 ha environ) pour des activités portuaires, industrielles et logistiques bord à voie d'eau.

PLATE-FORME DE PÉRONNE – HAUTE-PICARDIE

- **Surface de la zone portuaire : 60 ha** dont 40 ha pour terrains logistiques et industriels embranchés voie d'eau, 10 ha pour un port polyvalent avec zone logistique et 10 ha de parc industriel attenant.
- **Équipements intermodaux :** quai de 400 m et desserte ferroviaire possible.

PLATE-FORME DE CAMBRAI-MARQUION

- **Surface de la zone portuaire : 156 ha** dont 100 ha de parc logistique, 36 ha de terrains industriels et 20 ha pour un terminal conteneurs polyvalent.
- **Équipements intermodaux :** quai de 1 000 m et desserte ferroviaire.

PLATE-FORME DE NOYON

- **Surface de la zone portuaire : 60 ha** dont 40 ha pour terrains logistiques et industriels embranchés voie d'eau, 10 ha de port polyvalent avec zone logistique et 10 ha de parc industriel attenant.
- **Équipements intermodaux :** 2 quais de 300 m et de 400 m. Desserte ferroviaire possible.

PLATE-FORME DE NESLE

- **Surface de la zone portuaire : 78 ha** dont 43 ha d'implantations industrielles, 20 ha d'entrepôts et 15 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 prévue (port et zone industrielle).

8 LES AUTRES GRANDS PROJETS

8.1 LIAISON FLUVIALE SAÔNE-MOSELLE. SAÔNE-RHIN

La loi « Grenelle 1 » du 3 août 2009 a acté l'organisation d'un débat public d'ici à 2012 portant sur la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Saône et de la Moselle et du Rhin.

Le projet de liaison fluviale Saône-Moselle. Saône-Rhin a pour objectif de relier, à l'horizon 2025/2030, la Méditerranée et le bassin du Rhône et de la Saône aux 20 000 kilomètres du réseau fluvial européen à grand gabarit, maillon manquant vers le Benelux et l'Allemagne.

Ce projet s'inscrit dans le corridor fluvial et multimodal Rhin-Méditerranée. Il permettra le développement d'un maillage de ports intérieurs en France et en Europe ainsi que l'élargissement de la zone d'influence des ports de Marseille et Sète. Enfin, il sera source de développement économique pour les régions concernées en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en favorisant l'implantation de nouvelles activités.

SAÔNE-MOSELLE.SAÔNE-RHIN

Une dynamique territoriale dans une perspective européenne

Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin (SMSR) consiste à créer une liaison fluviale à grand gabarit entre le Rhin et la Méditerranée par la construction d'un canal entre la Saône et la Moselle, d'une part, et la Saône et le Rhin, d'autre part. Ses effets sont à la fois régionaux, nationaux et européens, tant du point de vue économique et environnemental que sociétal.

Un Projet Stratégique Européen

Saône-Moselle.Saône-Rhin est un maillon clé de l**a connexion du réseau fluvial français aux 20 000 kilomètres de réseau fluvial européen** à grand gabarit. Ce projet permet notamment de relier le bassin rhodanien à plusieurs pays dans lesquels le mode fluvial est particulièrement développé comme **l'Allemagne et le Benelux**, ainsi qu'à **la Suisse**. Plus largement, **l'Espagne** et **l'Italie** peuvent bénéficier de l'ouverture du bassin méditerranéen vers l'Europe du nord et l'Europe centrale. Au niveau international, le projet SMSR rend possible **le transit des flux de marchandises vers le Maghreb** et **l'Afrique,** ainsi que vers **le Moyen-Orient, l'Asie** et **la Chine** (via le canal de Suez).

Le périmètre géographique du projet

Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin relie la Saône (depuis Saint-Jean-de-Losne) à la Moselle (jusqu'à Neuves-Maisons) et au Rhin (au niveau de Mulhouse). L'enjeu est ainsi de relier la Méditerranée au nord de l'Europe par la mise à grand gabarit des axes fluviaux Saône-Moselle et Saône-Rhin.

Huit régions françaises sont concernées par cette nouvelle liaison.

- Cinq régions seront traversées par le canal : **la Lorraine, l'Alsace, la Bourgogne, la Champagne-Ardennes** et **la Franche-Comté.**
- Trois régions bénéficieront des retombées du projet : **Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur** et **Languedoc-Roussillon,** notamment pour les enjeux méditerranéens.

UN PROJET D'AMÉNAGEMENTET DE COMPÉTITIVITÉ DES TERRITOIRES

Au-delà des fonctionnalités de transport qu'il offrira, le canal Saône-Moselle.Saône-Rhin permettra un développement des activités et une valorisation des territoires traversés à plusieurs niveaux : économie locale, emploi, tourisme, accessibilité, cadre de vie, enjeux hydrauliques… La voie d'eau se distingue par son caractère et ses apports multifonctionnels.

Une accessibilité renforcée pour les régions traversées

En **reliant les régions situées au nord du projet** (Lorraine, Alsace, Champagne- Ardenne, Bourgogne, Franche-Comté) **aux zones d'activités économiques du bassin rhodanien et méditerranéen**, le projet de canal à grand gabarit SMSR **favorise la desserte des territoires en marchandises.**

Un levier de compétitivité des territoires

Toute l'économie de la zone impactée par le projet sera dynamisée par l'arrivée d'un canal à grand gabarit. **Le développement économique proviendra notamment de la création de plates-formes portuaires, industrielles et logistiques, et des trafics qui y transiteront.** Chaque région traversée bénéficiera d'un **meilleur réseau de transport** et d'un accès à un mode de transport peu onéreux pour ses entreprises. Saône-Moselle.Saône-Rhin apportera ainsi une **compétitivité accrue aux entreprises** déjà présentes sur le territoire et favorisera l'implantation de nouvelles entreprises.

UN CADRE INSTITUTIONNEL EUROPÉEN ET FRANÇAIS FAVORABLE À L'ESSOR DE LA VOIE D'EAU

Les projets européens

La politique européenne en matière de transport vise à assurer la libre circulation des biens et marchandises, à améliorer l'empreinte environnementale du secteur des transports et à constituer un réseau européen multimodal et compétitif.

Le transport par voie fluviale correspond aux objectifs des politiques européenne et française. C'est pourquoi son développement est soutenu à travers la politique des Réseaux Trans-Européens de Transport (RTE-T) qui vise à constituer un réseau multimodal prioritaire, organisé autour de noeuds intermodaux d'échange et de création de richesse (ports maritimes et ports intérieurs) et couvrant l'ensemble de l'Europe.

Les grands axes de transport, tel que l'axe nord-sud représenté par la liaison Rhin- Méditerranée avec le projet SMSR, ont vocation à faire partie de ce réseau prioritaire et à constituer des corridors multimodaux industriels et logistiques dans lesquels peut se déployer une chaîne de transport compétitive et écologique.

Au-delà du volet « infrastructure » du programme RTE-T, l'Union européenne soutient également le transport fluvial à travers un certain nombre de programmes de financement qui visent à améliorer sa performance, sa capacité multimodale et son accès au réseau.

L'engagement français

L'essor du trafic et des infrastructures fluviales est une priorité de l'État, inscrite dans le Grenelle de l'Environnement. Selon les termes de la loi, il s'agit de faire évoluer la part modale des modes non routier et non aérien de 14 à 25 % à l'échéance 2022.

Outil au service de la mise en oeuvre des orientations du Grenelle, le SNIT (Schéma national des Infrastructures de Transport) affiche l'objectif de développer des modes de transport alternatifs à la route. L'avant-projet du SNIT définit la politique de la France en matière d'infrastructures de transport pour les vingt à trente années à venir. Dans ce schéma, l'engagement français dans la promotion du fluvial est réaffirmé et le projet SMSR en est une des priorités.

CONTEXTE DE LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE.SAÔNE-RHIN

LE PILOTAGE DU PROJET JUSQU'AU DÉBAT PUBLIC

Le projet Saône-Moselle.Saône-Rhin est conçu dans le cadre d'une gouvernance élargie à l'ensemble des régions concernées. Des instances de décision et d'analyse sont mises en place pour assurer la conduite du projet, en concertation étroite avec les acteurs locaux. Services de l'État, collectivités, représentants de l'Europe, du secteur fluvial, associations et maître d'ouvrage y sont représentés.

Le maître d'ouvrage

Maître d'ouvrage du projet SMSR, Voies navigables de France (VNF) assure la conduite des études jusqu'à la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP), en vue de l'organisation du débat public. VNF s'entoure d'experts européens dans le cadre de comités, l'un économique, l'autre scientifique, qui apportent leur garantie sur les résultats des études.

Le comité de pilotage (COPIL)

Présidé par le préfet de la région Lorraine, le COPIL du projet est composé des régions partenaires (Alsace, Lorraine, Champagne-Ardennes, Franche-Comté, Bourgogne et Rhône-Alpes), d'associations (Seine-Moselle-Rhône, Consortium des voies navigables de l'Est et du Sud-Est et le Grand port maritime de Marseille) et de représentants de l'État. Il constitue l'instance décisionnelle, à laquelle le maître d'ouvrage rend régulièrement compte de l'avancement des études.

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 13 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-SUR-SEINE

Ayant fait l'objet d'un débat public entre le 2 novembre 2011 et le 17 février 2012, ce projet vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine. Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 kilomètres à partir de l'écluse de la Grande Bosse (à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine en Seine-et-Marne – 77) de telle sorte que des péniches à grand gabarit puissent accéder aux ports de Nogent-sur-Seine (département de l'Aube – 10).

Cet aménagement permettrait de relier sans rupture de charge Nogent-sur-Seine au bassin parisien et, au-delà, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord Europe, aux grand ports maritimes de l'Europe du nord. En augmentant les possibilités d'échanges par la voie d'eau, il stimulerait le développement économique local et répondrait aussi à l'objectif de progression des modes de transport alternatifs à la route, fixé par la loi Grenelle 1 pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

VNF a ainsi étudié cinq scénarios d'aménagement correspondant à un gabarit-type de bateau conforme aux normes de la navigation européenne (gabarit allant de 1 000 à 4 000 tonnes). Ces scénarios, tous présentés au débat public, ont été évalués pour mesurer leurs performances du point de vue de la navigation et analyser leurs répercussions socio-économiques, environnementales et hydrauliques. Ils ont été progressivement optimisés afin d'éviter ou de minimiser les impacts sur le territoire. En effet, le projet traverse la vallée de la Bassée, une zone humide aux forts enjeux environnementaux et hydrauliques.

Suite aux échanges qui ont eu lieu au cours du débat, VNF publiera une décision sur les suites données au projet d'ici l'été 2012.

9 LE TOURISME FLUVIAL EN FRANCE (DONNÉES 2010)

Robert Louis Stevenson, auteur de *L'île au trésor*, écrit dans son essai de 1878, *En canoë sur les rivières du nord de la France : « Il devrait y avoir beaucoup de gens satisfaits à bord des bateaux, car mener pareille vie, c'est à la fois voyager et rester chez soi. »* C'est une définition très exacte de l'itinérance, *« se transporter, tout en trouvant lieu de villégiature sur son bateau »*…

Outre l'itinérance, le tourisme fluvial recouvre des **activités variées.**
On distingue généralement :

- Les promenades courtes, de une à quelques heures, voire pour la journée, à bord de bateaux-promenade.
- Les croisières fluviales de plusieurs jours à bord de bateaux de croisière (paquebots fluviaux ou péniches-hôtel).
- La location de coches de plaisance généralement pour un week-end ou une semaine pour 3 à 12 personnes.
- La plaisance privée qui se pratique soit à bord de bateaux habitables, soit à bord de petites unités de promenade.
- Le nautisme de proximité avec le canotage, la pêche en barque, l'aviron, le canoë-kayak…
- Les activités pratiquées le long de la voie d'eau, comme la randonnée, la pêche.
- Le tourisme dit « fluvestre » par la randonnée le long des voies d'eau ou la visite des sites remarquables liés à la voie d'eau.

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

- Développer le marketing de l'offre qui est nécessaire 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 LES OPERATEURS DU TOURISME FLUVIAL

LA LOCATION DES COCHES DE PLAISANCE*

	2010	2009
Nombre d'opérateurs	65	69
Nombre d'unités	1 636	1 802
Nombre de bases	116	125
Nombre de contrats vendus	29 710	31 600

3 premières régions en termes de nombre de contrats vendus	2010	2009
Languedoc-Roussillon	9 920	10 810
Bourgogne	6 270	6 230
Alsace-Lorraine	3450	3 130

BATEAUX-PROMENADE**

	2010	2009
Nombre d'opérateurs	220	216
Nombre d'unités	386	368
Nombre de places	45 348	46 067
Total passagers transportés	9 382 930 dont 6 628 250 en Ile-de-France	10 713 590 dont 7 648 280 en Ile-de-France

3 premières régions en termes de passagers transportés (hors Ile-de-France)	Passagers transportés en 2010	Régions	Passagers transportés en 2009
Aquitaine	225 500	Alsace	984 000
Languedoc-Roussillon	278 540	Aquitaine	240 000
Midi-Pyrénées	187 710	Midi-Pyrénées	196 000

PÉNICHES-HÔTELS***

	2010	2009
Nombre d'opérateurs	64	62
Nombre d'unités	74	73
Nombre de lits	976	952

PAQUEBOTS FLUVIAUX****

	2010	2009
Nombre d'opérateurs	15	11
Nombre d'unités	32	27
Nombre de lits	4 185	3 442

* 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 2010

LA LOCATION DES COCHES DE PLAISANCE

	2010	2009	Évolution 2010/2009 (%)
Nombre de bases en activité	116	125	-7,2 %
Nombre de bateaux en activité	1 636	1 802	-9,2 %
Période d'activité d'une base (en semaines)	32,7	31,7	+3,2 %
Nombre total de contrats	29 710	31 600	-6,0 %
Nombre de contrats français	9 480	10 600	-10,6 %
Nombre de contrats étrangers	20 230	21 000	-3,7 %
Nombre moyen de contrats par base	256,1	252,8	+1,2 %
Nombre moyen de contrats par bateau	18,2	17,5	+4,0 %
Nombre de passagers transportés	139 042	147 572	-5,8 %
Nombre d'emplois permanents	360	410	-12,2 %
Nombre d'emplois saisonniers	240	310	-22,6 %

Le nombre de bateaux mais aussi de bases de location, bien qu'en légère baisse, témoigne de la grande flexibilité et des choix de trajets sur l'ensemble des voies d'eau, avec une concentration sur le petit gabarit.

En phase avec l'itinérance, la saison de navigation s'allonge d'année en année, notamment les locations de dernière minute, sur 5 à 6 mois. Les retombées économiques sur les territoires traversés (sans les frais de location du bateau) sont évaluées à 350 euros pour 1 semaine et par bateau. Cela correspond essentiellement aux extras : parking, restaurant, location de vélo etc.

LES BATEAUX-PROMENADE

Nombre de passagers transportés	2010	2009	Évolution 2010/2009 (%)
Île-de-France	6 628 250	7 648 280	-13,3 %
Province	2 754 680	3 065 310	-10,1 %
TOTAL	9 382 930	10 713 590	-12,4 %

Les bateaux-promenade représentent une façon incontournable de découvrir les grands sites urbains mouillés, notamment en Île-de-France (sur 9,4 millions de passagers transportés en 2010, plus de 6 millions ont navigué sur ce territoire).

LES PENICHES-HOTEL

	2010	2009	Evolution 2010/2009
Nombre de nuitées	99 410	94 500	-5,2 %
Nombre de passagers transportés	16 260	17 100	-4,9 %

Cette filière, qui demeure artisanale dans son mode de fonctionnement de l'activité, est très sensible à la conjoncture et a su néanmoins se ressaisir. Certes, le nombre de passagers transportés est en baisse, mais le nombre de nuitées est en progression par rapport à l'année précédente. Cette augmentation se traduit par des réservations plus longues sur le bateau.

LES PAQUEBOTS FLUVIAUX

	2010	2009	Évolution 10/09 (%)
Nombre de passagers transportés	Environ 196 900	Environ 160 400	+22,8 %
Nombre de nuitées vendues	Environ 844 000	Environ 647 000	+30,4 %

Le secteur a bénéficié d'une croissance importante notamment par une action concertée de VNF, des collectivités, des opérateurs et des acteurs du tourisme, permettant d'offrir un réseau d'escales adapté, entretenu et relativement bien connecté aux équipements touristiques. Les opérateurs de la croisière offrent également des produits attractifs répondant aux attentes d'une clientèle plus élargie. Le bassin Rhône-Saône draine une grande majorité des croisières, suivi des bassins Seine-Oise puis Rhin-Moselle.

Les destinations se diversifient. En 2010 le bassin du Sud Ouest accueille pour la première fois un paquebot au départ de Langon sur la Garonne.

Les paquebots fluviaux, avec un nombre moyen de passagers de l'ordre de 130 et 4 jours moyen/croisière, fonctionnent comme de véritables industries du tourisme. Ils attirent une clientèle de plus en plus diversifiée et proposent de nouveaux produits inspirés des clubs de vacances, comme des clubs « enfants ».

C'est un tourisme « urbain » qui permet d'accéder au cœur des grandes villes touristiques en offrant des visites, des soirées, des séjours aux thématiques variées.

QUELQUES DONNÉES SUR LA FILIÈRE PAQUEBOTS FLUVIAUX

Ces données sont issues, d'une part, d'études auxquelles VNF a participé et, d'autre part, d'échanges avec les opérateurs de la croisière.

- Un paquebot a une surface d'environ **1 200 m²** et accueille **130 passagers** en moyenne.
- Il circule en moyenne **47 semaines** par an et pratique une escale minimum par jour. Cette escale peut être facturée **200 €** en moyenne, si elle dispose de services.
- Le coût moyen pour une semaine pour un passager est de l'ordre de **900 €.**
- Le coût d'investissement d'un embarcadère-débarcadère avec accessibilité des bus et des fluides ainsi que des ordures : entre **150 000 et 300 000€.**

LA PLAISANCE PRIVEE, UN MODE DE VILLÉGIATURE EN CROISSANCE

La plaisance privée en France représente des associations dynamiques et au moins **20 000 bateaux** recensés en voies intérieures françaises, dont **50 %** d'étrangers européens (principalement britanniques, néerlandais, allemands, luxembourgeois, belges).

Une partie des plaisanciers, les plus nombreux, concerne des navigants qui habitent à l'année sur leurs bateaux, la seconde partie sont des navigants qui ne vivent pas sur leurs bateaux.
Une étude spécifique sur la filière évalue leurs retombées économiques directes à **30 M€.**

9.3 LE TOURISME FLUVIAL, UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À PART ENTIÈRE

Le secteur génère **380 M€** de chiffre d'affaires réalisé par environ **4 510 ETP,** dont **220 M€** pour le transport de passagers et 11 000 emplois directs.

C'est un tourisme qui contribue fortement à l'aménagement et au développement des territoires concernés en raison de ses retombées économiques importantes (**30 M€** pour la plaisance privée, **122 M€** pour le canal du Midi, et l'économie du vélo en France représente plus de **3,5 Md€**).

LES VOIES D'EAU, SUPPORT NATUREL DES SPORTS NAUTIQUES

Les sports nautiques sont très nombreux à utiliser les voies d'eau du réseau intérieur, dont les sports d'aviron, qui représentent **90 000 licenciés** et **390 clubs** pour **5 100 embarcations.**

Dans le cadre d'actions en faveur du développement de la voie d'eau, VNF et la Fédération Française des Sociétés d'Aviron (FFSA) ont établi un partenariat reposant sur le renforcement de la sécurité et de l'information des usagers, mais aussi sur la promotion de la voie d'eau.

LES VOIES D'EAU, SUPPORT NATUREL D'ACTIVITÉS CONNEXES AU FLUVIAL, EN LIEN AVEC LES TERRITOIRES

L'étude menée par ODIT-France en 2009 sur l'économie du vélo permet d'évaluer à **70 € par jour** les dépenses d'un itinérant et à **30 € par jour** les dépenses d'un non itinérant, par exemple, vivant à bord de son bateau.

UN PATRIMOINE FLUVIAL AU SUCCÈS JAMAIS DÉMENTI EN VOIE DE DIVERSIFICATION

Parcourir la France au fil de l'eau ou en promenade sur les rives, c'est aller à la rencontre d'un patrimoine qui retrace l'histoire de la navigation intérieure.

Les écluses de Fonserannes : série de **7 écluses** avec **300 000 visiteurs** et presque **10 000 passages** de bateaux en haute saison, soit quatre fois plus qu'en 1996, année du classement au patrimoine mondial de l'Unesco.

L'ascenseur à bateaux d'Arzviller compte **140 000 visiteurs** par an.

10 LES MOYENS

10.1 LE BUDGET POUR 2012 EN K

Recettes de fonctionnement	2012	2011	2010
Péages	14 000	13 500	13 200
Taxes Hydrauliques	148 600	139 700	124 600
Redevances	23 900	23 500	20 100
Autres recettes	55 000	11 000	13 700
SMSR	4 543	2 200	
Total	**246 043**	**189 900**	**171 600**

Dépenses de fonctionnement	2012	2011	2010
Infrastructure	68 463	70 700	67 200
Développement	9 345	11 400	7 100
Fonctionnement	54 225	52 800	51 100
SMSR	4 543	2 200	
Total	**136 576**	**137 100**	**125 400**

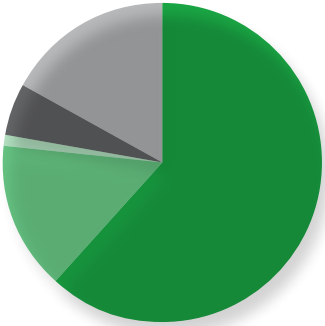
Ressources d'investissement	2012	2011	2010
Capacités d'autofinancement	109 467	52 800	46 200
Contribution Etat		43 200	43 100
Autres financements CL	70 000	80 900	88 300
Autres ressources	3 273	6 700	9 100
SNE	56 490	56 600	41 700
Total	**239 230**	**240200**	**228 400**

Dépenses d'investissement	2012	2011	2010
Infrastructure	168 819	197 000	185 300
Développement	10 673	9 100	4 800
Fonctionnement	10 650	9 100	6 300
SNE	56 490	64 700	35 300
Total	**246 632**	**279 900**	**231 700**

10.2 RÉPARTITION DES RESSOURCES (EN 2012)

RÉPARTITION, PAR THÈME, POUR 100 € DE RESSOURCES

Gestion du réseau	61,9
Seine-Nord Europe	14,8
Saône-Moselle.Saône-Rhin	1,2
Activité de développement	5,2
Fonctionnement général	16,9



10.3 LES PERSONNELS

Les personnels se décomposent en **4 085** agents de l'Etat mis à disposition de VNF et **377** salariés de VNF au 31 décembre 2011.

CALYPSO 42

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

N°Vert 0 800 863 000

*numéro libre-appel, gratuit depuis un poste fixe

LES SERVICES AUX USAGERS

Afin de proposer des **services structurés et adaptés** à l'ensemble des usagers, une typologie a été proposée et configurée en cinq groupes thématiques :

- **Les services engageant la régularité des trafics :** signalisation, guidage, garage à bateaux, point de débarquement des véhicules.
- **Les services au quotidien que sont les fluides :** eau, électricité principalement.
- **Les services au fort impact environnemental :** collecte et traitement des déchets, des eaux noires et grises et l'avitaillement en carburant.
- **Les services liés aux lieux de vie :** les ports intérieurs, les ports de plaisance et les haltes nautiques.
- **Les services d'informations fluviales :** systèmes de GPS et AIS, calcul d'itinéraire fluvial, kit carto, WiFi aux écluses, géolocalisation, numéro unique, cartes ECDIS (cartes électroniques de navigation).

L'ÉCOCALCULATEUR EVE

Il permet de comparer les coûts environnementaux du transport de marchandises par voie d'eau par rapport à la route.

www.vnf.fr/eve

Au-delà du simple calcul des émissions de CO_2 et des 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 pollution, 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 conditionnement 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'écocalculateur vise à rendre concret ce discours aux yeux des opérateurs de transport.

COMMISSION NATIONALE DES USAGERS

VNF est chargé de définir les périodes de chômage pendant lesquelles la navigation est interrompue ou restreinte pour permettre de réaliser les travaux d'entretien, de restauration ou de modernisation programmés, ainsi que les horaires et jours d'ouverture à la navigation.

Les commissions d'usagers sont des instances d'information, d'échanges et de concertation sur les travaux à réaliser sur le réseau et la programmation des périodes de chômage, ainsi que sur les conditions de navigation et les services aux usagers.

Par ailleurs, douze commissions locales des usagers de la voie d'eau sont entrées en service dans le courant de l'année 2010.

L'ensemble des comptes-rendus des commissions est disponible sur : www.vnf.fr rubrique « Qui sommes-nous ? ».

LA CARTOGRAPHIE DES AVIS À LA BATELLERIE

Afin d'apporter le maximum d'informations aux usagers de la voie d'eau empruntant toute l'année les 6 100 km du réseau navigable dont il a la gestion, Voies navigables de France simplifie la consultation des avis à la batellerie grâce à un système de repérage géographique.

Une cartographie simple, pratique et complète des avis à la batellerie est accessible directement sur le site internet www.vnf.fr dans la traditionnelle rubrique Capitainerie - Avis à la batellerie. L'internaute / batelier accède à une carte de France donnant l'état du réseau quasiment en temps réel (mise à jour toutes les trois heures).

UNE ECO-CARTE POUR UNE GESTION DURABLE DES DÉCHETS HUILEUX ET GRAISSEUX

La Convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI) a été ratifiée fin 2008. L'un des objectifs de cette convention est de mettre en place un réseau de collecte des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation des bateaux, financé par les transporteurs fluviaux sur le réseau navigable des Pays-Bas, de l'Allemagne, de la Belgique, de la Suisse, du Luxembourg et sur une partie du réseau français (Rhin et Moselle).

Depuis le 1er janvier 2011, tous les bateliers doivent s'aquitter, lors de chaque avitaillement, d'une rétribution d'élimination, calculée uniformément pour tous les États concernés sur la base du volume avitaillé en gazole détaxé (7,5 € HT pour 1 000 litres). La perception de cette rétribution est organisée au moyen d'un système électronique de paiement identique entre tous les pays concernés et les sommes perçues à ce titre sont exclusivement dédiées à la création et au financement du réseau de collecte des déchets huileux et graisseux sur le plan européen. Voies navigables de France, en qualité d'institution nationale en charge de l'organisation de ce système de financement pour la France, a distribué à la flotte française concernée les cartes magnétiques appelées "ECO-cartes" permettant l'identification et le paiement avec le système électronique. Au 31 décembre 2011, nous avons 351 titulaires de comptes, 467 bateaux et 934 cartes délivrées (2 cartes par bateau).

LE PÉAGE PLAISANCE

Afin de répondre aux attentes et aux nouvelles habitudes de navigation des usagers, VNF a décidé de moderniser le péage plaisance.

Il est mis fin à la vignette papier avec la mise en place de la vignette dématérialisée, aussi bien pour les particuliers que pour les professionnels de la plaisance. Par souci de lisibilité et de clarté vis-à-vis des conditions de paiement de ces péages, l'établissement a également mis en œuvre les conditions générales de paiement du péage de plaisance, accessibles et reproductibles sur le site internet de l'établissement, consultable dans les régies de recettes.

Enfin, dans le cadre du Réseau National d'observation du tourisme fluvial, la vente de la vignette plaisance est une source précieuse d'informations car elle permet de mieux connaitre et de suivre l'évolution des besoins et attentes des plaisanciers (en termes de durée de séjour, du type de bateaux…). Cette base « client » multidimensionnelle est un point d'appui pour le développement de la stratégie tourisme. VNF, connaissant l'éventail de données, se positionnera d'une part en tant que conseil, expert auprès des acteurs du territoire, des porteurs de projet, et d'autre part facilitera les mises en relation (collectivités / professionnels).

LE CALCUL D'ITINÉRAIRE FLUVIAL

Un calcul d'itinéraire fluvial est disponible sur le site Internet de VNF depuis août 2010.

Il suffit de renseigner les caractéristiques de votre bateau (longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air, pied de pilote), les informations du voyage (date et heure de début) ainsi que les paramètres de l'itinéraire (plus court, plus rapide) pour que soient restitués le temps de parcours, le nombre d'écluses à traverser et les points de passage intermédiaires. Ce calcul prend en compte les contraintes de type gabarit de la voie d'eau et des ouvrages, les horaires de navigation (jours fériés, modalités, types d'usagers) et les avis à la batellerie (arrêts de navigation) connus à la date d'interrogation du calcul d'itinéraire et en vigueur à la date du voyage. Enfin, d'autres fonctionnalités permettent, à la consultation des calendriers d'ouverture des écluses, la localisation des ouvrages et avis à la batellerie ou encore l'impression de la feuille de route.

12 LES DONNÉES RÉGIONALES

DIRECTION TERRITORIALE NORD-PAS-DE-CALAIS

DIRECTION TERRITORIALE BASSIN DE LA SEINE

DIRECTION TERRITORIALE DU NORD-EST

DIRECTION TERRITORIALE STRASBOURG

DIRECTION TERRITORIALE CENTRE-EST

DIRECTION TERRITORIALE SAÔNE-RHÔNE-MEDITERRANÉE

DIRECTION TERRITORIALE SUD-OUEST

12.1 DIRECTION TERRITORIALE NORD-PAS-DE-CALAIS (DONNÉES 2011)

37 rue du Plat - BP 725 - 59034 LILLE cedex
Tél : 03 20 15 49 70 - Fax : 03 20 15 49 71
Courriel : sn-nord-pdc@developpement-durable.gouv.fr

LE RÉSEAU EN 2011

670 km de canaux et de rivières (soit environ 10 % du réseau navigable français) dont **548 km** utiles à la navigation de commerce :

- **250 km** à grand gabarit
- **67 km** à moyen gabarit
- **221 km** à petit gabarit (Freycinet)

LES PRINCIPAUX OUVRAGES

- **97** écluses
- **18** ponts mobiles
- **4,5** km de souterrains
- **102** ouvrages de gestion hydraulique (barrages, vannes, aqueducs...)

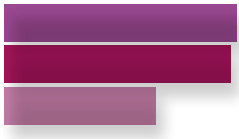
LES FEMMES ET LES HOMMES (1ER JANVIER 2012)

555 agents (533 agents de l'État + 22 agents VNF)

108 femmes et **447** hommes

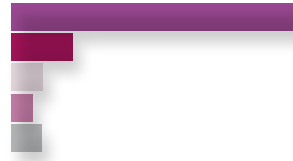
LE BUDGET

- Recettes : **6,9 M€**



- Recettes domaniales : **2,62 M€**
- Taxe hydraulique : **2,55 M€**
- Péages : **1,70 M€**

- Les dépenses : **35,83 M€**



- Investissement sur le réseau **22,8 M€**
- Entretien – exploitation : **4,74 M€**
- Fonctionnement : **2,49 M€**
- Développement économique de la voie d'eau : **1,70 M€**
- Programme sécurité : **4,15 M€**

LE TRAFIC DE MARCHANDISES (en milliers de t-km)

- Trafics internes à la région : **136 967 (+ 22,7 %)**
- Trafics avec le reste de la France : **208 489 (- 5,36 %)**
- Trafics intracommunautaires : **511 246 (- 5,9 %)**

Total trafics hors transit : **856 704 (- 2,12 %)**
Trafics de transit : **869 494 (+ 8,25 %)**
Trafic total : **1 726 198 (+ 2,84 %)**

Répartition des trafics fluviaux hors transit par type de marchandises (en milliers de tonnes et t-km)

	tonnes	t-km
Produits agricoles	1 976	204 623
Denrées alimentaires	982	53 124
Charbon	509	71 810
Produits pétroliers	409	19 845
Minerais, ferrailles	1 115	84 528
Produits métallurgiques	564	72 381
Matériaux de construction	2 227	256 105
Engrais	394	27 772
Produits chimiques	419	45 265
Objets manufacturés	527	21 249

LE TOURISME FLUVIAL

8 472 mouvements de bateaux de plaisance privés sur l'ensemble du réseau :

- **+ 2 %** par rapport à 2000
- **- 19 %** de mouvements par rapport à 2010

775 mouvements en plaisance professionnelle (bateaux-promenade, bateaux hôtels et bateaux de croisière).

12.2 DIRECTION TERRITORIALE
BASSIN DE LA SEINE (DONNÉES 2010)

2 Quai de Grenelle - 75732 PARIS cedex 15
Tél : 01 40 58 29 99 - Fax : 01 45 78 08 57
Courriel : sn-seine@developpement-durable.gouv.fr

LE RÉSEAU EN 2010

1 384 km de voies navigables composées de :

581 km de voies à grand gabarit (> 650 tonnes)

654 km de voies connexes au grand gabarit (< 650 tonnes)

87 km de voies à vocations multiples

62 km de voies touristiques

(Voies classées selon le Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables)

LES PRINCIPAUX OUVRAGES

- **280** écluses
- **87** barrages
- **17** ponts-canaux
- **11** ponts mobiles
- **7** souterrains tunnels

LES FEMMES ET LES HOMMES

1 095 agents de l'État et **55** agents VNF dont la mission est de gérer, entretenir, exploiter, valoriser et développer la voie d'eau.

LE BUDGET

- Les recettes : **48,70 M€**

Taxe hydraulique	13,40 M€
Péages marchandises	3,70 M€
Péages plaisance	1,10 M€
Redevances	8,95 M€
Subventions d'investissements (collectivités territoriales)	20,90 M€
Autres recettes	0,64 M€

- Les dépenses : **104,40 M€**

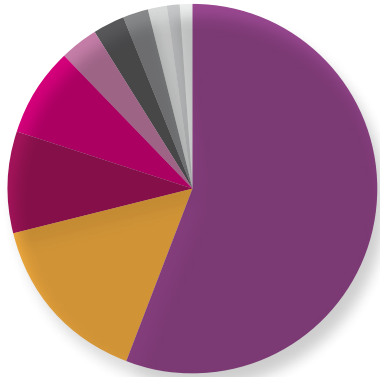
Investissement sur les infrastructures	71,30 M€
Entretien et exploitation de la voie d'eau	24,10 M€
Développement de la voie d'eau et aménagement du domaine	3,30 M€
Fonctionnement	5,70 M€

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

- **22,36** millions de tonnes transportées (+ 1,24 %)
- **4,10** milliards de tonnes-km* (+4,59 %)
- Tonnage moyen : **511** tonnes
- Distance moyenne parcourue : **184** km (+ 3 %)
- Trafic intra-bassin : **19** millions de tonnes
- Flux entrants : **1,5** million de tonnes
- Flux sortants : **1,8** million de tonnes

*tonne-km = nb de tonnes x nb de km parcourus

Répartition du trafic par type de marchandises :



Matériaux de construction	**55,86%**	Denrées alimentaires	**2,78%**
Produits agricoles	**15,42%**	Produits métallurgiques	**2,13%**
Véhicules, conteneurs et divers	**8,84%**	Minerais et déchets	**1,57%**
Produits pétroliers	**7,86%**	Engrais	**1,27%**
Combustibles minéraux	**3,39%**	Produits chimiques	**0,88%**

LE TOURISME FLUVIAL

- **60** ports de plaisance et haltes fluviales.
- **62** sociétés et **131** bateaux à passagers et de croisières.
- **3** sociétés de location de bateaux (14 bateaux).
- Près de **8 millions** de passagers.

12.2 DIRECTION TERRITORIALE DU NORD-EST (DONNÉES 2010)

28, boulevard Albert 1er - Case Officielle n° 80062 - 54036 NANCY Cedex
Tél : 03 83 95 30 01 – Fax : 03 83 98 56 61
Courriel : sn-nord-est@developpement-durable.gouv.fr

LE RÉSEAU EN 2010

Le réseau navigable du Nord-Est s'étend sur 4 régions et 9 départements.
Il regroupe les voies navigables gérées par la Direction interrégionale du Nord-Est et le canal entre Champagne et Bourgogne géré par la Délégation locale de la Haute-Marne :

- **1 570 km** de rivières et canaux dont :

  1 037 km de voies navigables (dont **158 km** à grand gabarit)

  533 km de rivières non navigables

LES PRINCIPAUX OUVRAGES

- **468** écluses, dont 388 automatisées
- **41** barrages mobiles
- **4** barrages réservoirs
- **9** tunnels
- **4** réservoirs d'alimentation
- **37** ponts-canaux
- **21** ponts-levis
- **4** ponts tournants
- **1** pont levant
- **1** pont basculant
- **51** rigoles d'alimentation

LES FEMMES ET LES HOMMES

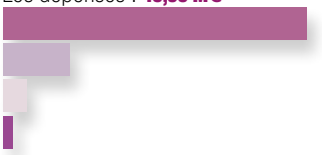
953 agents, dont **33** agents VNF et **920** agents État

LE BUDGET

- Les recettes : **17,19 M€**

Taxe hydraulique	**10,363 M€**
Péages SIM	**3,964 M€**
Redevances domaniales	**1,948 M€**
Péages marchandises	**0,645 M€**
Péages plaisance	**0,272 M€**

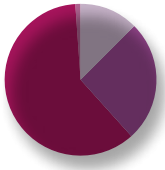
- Les dépenses : **45,95 M€**



Investissements sur le réseau	**35,021 M€**
Entretien - exploitation du réseau	**7,462 M€**
Entretien dragage	**2,445 M€**
Développement de la voie d'eau	**1,020 M€**

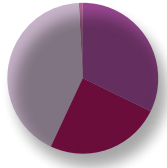
LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Importations : **46,2% du trafic**



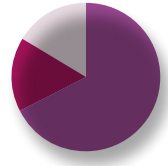
- Allemagne 12,5%
- Belgique 25,9%
- Pays-Bas 60,5%
- Autres pays 1,1%

Exportations : **42,8% du trafic total**



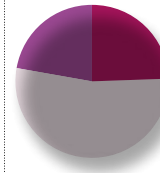
- Allemagne 32,4%
- Belgique 24,8%
- Pays-Bas 42,2%
- Autres pays 0,6%

Intérieur France : **10,2% du trafic**



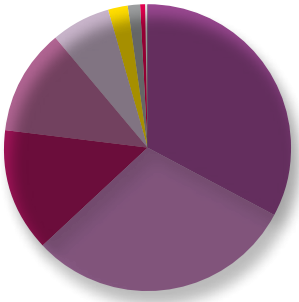
- Trafic local 67,5%
- Déchargement 16,2%
- Chargement 16,3%

Transit : **0,8% du trafic**



- Export 24,6%
- Import 53,3%
- Intérieur 22,1%

Les marchandises transportées



Catégories de marchandises	Total en tonnes	Part en %
Bois	1 000	0,0%
Produits agricoles et oléagineux	3 445 000	32,8%
Combustibles minéraux solides	3 180 000	30,3%
Minerais et déchets pour la métallurgie	1 473 000	14,0%
Minéraux bruts et matériaux de construction	1 243 000	11,9%
Produits métallurgiques	696 000	6,6%
Engrais	231 000	2,2%
Produits chimiques	144 000	1,4%
Produits pétroliers	69 000	0,7%
Machines, objets manufacturés	12 000	0,1%
Trafic total 2010	10 494 000 T	100,0%

LE TOURISME FLUVIAL

- Les professionnels
  8 bateaux à passagers ou de croisière fluviale
  57 bateaux de location répartis sur 4 sociétés de location
- Les ports et haltes nautiques
  35 ports de plaisance
  84 haltes nautiques et points plaisance
- Les sports nautiques
  14 clubs d'aviron
  13 clubs de canoë-Kayak
  7 clubs de ski nautique
  6 clubs de voile
  1 club de triathlon
  2 clubs de modélisme

12.4 DIRECTION TERRITORIALE STRASBOURG (DONNÉES 2011)

25 rue de la Nuée bleue – BP 30367
67010 STRASBOURG cedex
Tél : 03 88 21 74 74 - Fax : 03 88 75 65 06
Courriel : direction.sn-strasbourg@developpement-durable.gouv.fr

LE RÉSEAU EN 2011

- **490** km de voies navigables desservant 5 pays (Suisse, France, Allemagne, Pays-Bas et Belgique).
- **200** km de voies à grand gabarit
- **290** km de voies au gabarit Freycinet (38,50 m)

LES PRINCIPAUX OUVRAGES

- **145** écluses
- **3** étangs réservoirs
- **2** souterrains
- **1** barrage réservoir
- **1** échelle d'écluses
- **11** barrages mobiles
- **1** ascenseur à bateaux

LES FEMMES ET LES HOMMES

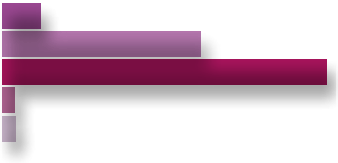
482 agents de l'État – **13** agents VNF dont la mission est de gérer, entretenir, exploiter, valoriser et développer la voie d'eau.

LE BUDGET

- Les recettes : **6,816 M€**

Taxe hydraulique	**3,679 M€**
Péages plaisance et marchandises	**0,872 M€**
Redevances domaniales	**1,438 M€**
Autres recettes	**0,827 M€**

- Les dépenses : **23,942 M€**



Fonctionnement	**1,526 M€**
Entretien et exploitation du réseau	**8,126 M€**
Investissement sur le réseau	**13,322 M€**
Développement de la voie d'eau	**0,473 M€**
Autres opérations	**0,495 M€**

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

	Trafic en tonnes par voie d'eau
Rhin (à Gambsheim)	19 144 300
Section Niffer à Mulhouse du Canal du Rhône au Rhin	929 000
Autres voies dites « Freycinet »	120 544

Trafics fluviaux des ports français du Rhin	Marchandises (t)	Transport combiné Fluvial (EVP)
Port autonome de Strasbourg	7 670 476	103 900
Port Rhénan de Colmar Centre Alsace	483 157	3 800
Ports de Mulhouse-Rhin	4 536 140	49 800

LE TOURISME FLUVIAL

6 sociétés de location exploitant une flotte de **165** bateaux.

8 sociétés de bateaux à passagers exploitant une flotte de **17** bateaux.

1 société de paquebots fluviaux exploitant une flotte de **17** bateaux.

50 ports et haltes fluviales représentant une capacité d'accueil de **1 500** bateaux.

12.5 DIRECTION TERRITORIALE CENTRE-EST (DONNÉES 2010)

2 rue des Pâtis - BP 30069 - 58020 NEVERS cedex
Tél : 03 86 71 71 75 - Fax : 03 86 71 71 77
Courriel : ddt@nievre.gouv.fr

LE BUDGET EN 2010

• Les recettes : **2,666 M€**

Taxe hydraulique	**0,644 M€**
Péages plaisance et marchandises	**0,473 M€**
Redevances domaniales	**0,495 M€**
Autres recettes	**0,067 M€**
Autres financements	**0,987 M€**

• Les dépenses : **12,127 M€**

Fonctionnement	**1,023 M€**
Entretien et exploitation du réseau	**2,402 M€**
Investissements sur le réseau	**8,407 M€**
Développement de la voie d'eau	**0,295 M€**

DIRECTION INTERRÉGIONALE CENTRE-EST

LE RÉSEAU

915 km de voies navigables :

- Le canal du Loing **(49 km).**
- Le canal de Briare **(57 km).**
- Le canal latéral à la Loire **(215 km).**
- Le canal du Nivernais **(179 km).** Une section de **58 km** située en partie centrale entre Sardy-lès-Epiry et Cercy-la-Tour est concédée au département de la Nièvre depuis 1972.
- Le canal de Roanne à Digoin **(56 km).**
- Le Canal de Bourgogne **(244 km)** géré par la DDT 21, le canal du Centre **(115 km)** géré par la DDT 71, la rivière Seille dans sa partie navigable par la DDT 71.

La DIR Centre-Est intervient sur 9 départements (Nièvre, Loire, Saône-et-Loire, Allier, Cher, Loiret, Yonne, Seine-et-Marne, Côte-d'Or) et sur 4 régions (Bourgogne, Centre, Ile-de-France, Rhône-Alpes).

Le canal du Nivernais, le canal du Centre, le canal de Bourgogne et la Seille dans sa partie navigable sont depuis le 1er janvier 2010 confiés en gestion à la région Bourgogne dans le cadre d'une expérimentation de décentralisation d'une durée de 3 ans. Pour ces canaux, VNF est l'opérateur de la Région.

LES FEMMES ET LES HOMMES

600 agents travaillent pour VNF au sein de la DIR-Centre Est :

- **330** agents en poste à la DDT 58
- **180** agents en poste à la DDT 21
- **90** agents en poste à la DDT 71

DÉLÉGATION LOCALE DE NANTES

LE RÉSEAU

84 km de Loire à courant libre entre Bouchemaine et Nantes constituent l'axe navigable assurant la liaison entre les canaux bretons, le bassin de la Maine et le domaine maritime.

Outre la navigation, la Loire recèle un intérêt paysager, touristique et environnemental (classement Natura 2000 et patrimoine mondial de l'UNESCO au titre des paysages culturels entre Bouchemaine et Chalonnes).

La Loire, en tant que fleuve à enjeux stratégiques, est classée dans le réseau des voies d'eau non transférables aux collectivités.

LES FEMMES ET LES HOMMES

Une subdivision opérationnelle de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique est mise à disposition de VNF : subdivision Sécurité Fluviale – **18** agents, dont **11** sont chargés de l'exploitation et de l'entretien du fleuve au sein de **2** centres d'exploitation.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

- **1 696 991** tonnes de charbon entre Montoir et Cordemais, soit **308** voyages.
- **86** tronçons d'Airbus entre Nantes et Saint-Nazaire, soit **47** voyages.

12.6 DIRECTION TERRITORIALE
SAÔNE-RHÔNE-MÉDITERRANÉE (DONNÉES 2011)

2, rue de la Quarantaine - 69321 Lyon cedex 05
Tél : 04 72 56 59 00 - Fax : 04 72 56 59 01
Courriel : sn-rhone-saone@developpement-durable.gouv.fr

LE RÉSEAU EN 2011

1 200 km de voies d'eau, dont 770 km gérés par VNF

LES PRINCIPAUX OUVRAGES

- **111** écluses
- **19** barrages mobiles
- **65** barrages fixes
- **8** ouvrages spécifiques (pont-levis, pont-canal, tunnel…)

LES FEMMES ET LES HOMMES

385 agents de l'état et **24** agents VNF dont la mission est de gérer, entretenir, exploiter, valoriser et développer la voie d'eau.

LE BUDGET

- Les recettes : **20,6 M€**
- Les dépenses : **37,61 M€**

Subvention de fonctionnement

Péages	**2,96 M€**
Taxe hydraulique	**7,67 M€**
Recette domaniale	**3,12 M€**
Autres recettes	**0,32 M€**

Subvention d'investissement

Total	**6,53 M€**

Dépenses de fonctionnement

Développement Économique de la Voie d'Eau	**0,73 M€**
Fonctionnement de VNF	**1,95 M€**
Infrastructures et Environnement	**8,03 M€**

Dépenses d'investissement

Développement Économique de la Voie d'Eau	**0,83 M€**
Fonctionnement de VNF	**0,41 M€**
Infrastructures et Environnement	**25,66 M€**

LE TRAFIC DE MARCHANDISES

- **7,23** millions de tonnes transportées **(+ 1,12% d'évolution depuis 2010)**
- **1,58** milliard de tonnes-km (**- 6,51% d'évolution depuis 2010)**
- Tonnage moyen : **602 300 tonnes transportées/mois**

LE TOURISME FLUVIAL

- **17 paquebots fluviaux (60 000 passagers)**
- **41** ports de plaisance (équipements plaisance de plus de 30 anneaux) et **99 haltes**
- **55** bateaux-promenade
- **18** bases de location de bateaux avec plus de **310 bateaux**

Évolution du trafic tourisme 2010-2011 (plaisance et passagers)

- Écluse de St Symphorien (Canal du Rhône au Rhin) : **plaisance +4,8% / tourisme +3,4%**
- Écluse de Rupts/Saône (petite Saône) : **plaisance -3,1% / tourisme -3,2%**
- Écluse d'Ormes (Saône) : **plaisance +4,1% / tourisme +3,7%**
- Écluse de Vallabrègues (Rhône) : **plaisance -4,7% / tourisme +0,8%**
- Écluse de St Gilles (Canal du Rhône à Sète) : **plaisance et tourisme - non déterminé pour 2011**

12.7 DIRECTION TERRITORIALE SUD-OUEST (DONNÉES 2010)

2 port St Etienne BP 7204 - 31073 TOULOUSE
Tél : 05 61 36 24 64 - Fax : 05 61 54 66 50
Courriel : direction.sn-toulouse@developpement-durable.gouv.fr

LE RÉSEAU EN 2010

700 km de voies navigables :

- **480 km** de canaux (canal du Midi, canaux de jonction et de la Robine, canal de Garonne, canal de Montech à Mautauban, canal de Brienne à Toulouse ;
- leurs systèmes alimentaires ;
- **220 km** de sections de fleuves et rivières (Garonne, Dordogne, Isle, Orb, Hérault).

3 régions, **8** départements et **260** communes

LES PRINCIPAUX OUVRAGES

- **145** écluses
- **2** barrages réservoirs
- **1** pente d'eau
- **400** ouvrages d'art
- **400** bâtiments, dont **320** maisons éclusières
- Canal du Midi, patrimoine mondial de l'humanité UNESCO (1996) et site classé Code de l'Environnement (loi de 1930)
- **47** ouvrages classés ou inscrits Monuments Historiques (loi de 1913)

LES FEMMES ET LES HOMMES

332 agents de l'État – **7** salariés VNF, dont la mission est de gérer, entretenir, exploiter, valoriser et développer la voie d'eau et le patrimoine.

LE BUDGET

- **Les dépenses**
  Investissement : **8,538 M€**
  Fonctionnement : **6,125 M€**

- **Les recettes**
  Investissement : **0,179 M€**
  Fonctionnement : **1,895 M€**

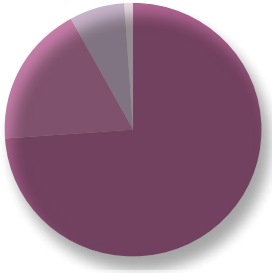
LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Transport d'éléments de l'A380, entre Pauillac et Langon via la Garonne : **82** allers/retours, **12 434** tonnes, **19** avions.

LE TOURISME FLUVIAL

- **17** bases de location, **464** bateaux, **45 000** passagers
- **28 %** du marché national, **50** à **70 %** de clientèle étrangère
- **67** bateaux à passagers et hôtels
- **950** bateaux privés
- **850** emplois directs

Répartition des différents types de bateaux



- Bateaux de location : **74 %**
- Bateaux privés : **18 %**
- Bateaux à passagers : **7 %**
- Autres bateaux : **1 %**

Répartition du trafic par type d'usagers

La fréquentation des bateaux à passagers a connu une forte augmentation de **21 %.** Les trafics de bateaux de location sont stables tandis que ceux de la plaisance privée sont en légère baisse (-0,4 %).

Le tourisme terrestre

- Cyclotourisme sur le chemin de halage
- **245** km de véloroutes « voies vertes »

Le canal, vecteur d'eau agricole et publique

- Canal du Midi : **472** irrigants, **40 000** ha de terres
- Canal de Garonne : **325** irrigants, **85 000** ha de terres
- Eau potable : **200 000** habitants

BLOC NOTES

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

VNF
Pascal Lemaître
Pierre Cheuva
Philéas Fotos
Archivideo

REALISATION

Direction de la Communication
Tél. : 03 21 63 49 53

CONCEPTION GRAPHIQUE

Éditialis Factory
Tél. : 01 46 99 22 95

IMPRESSION

Imprimerie Centrale de Lens
Tél. : 03 21 69 88 44
Imprimé sur papier PEFC

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
Juillet 2012