

# Les enjeux du transport fluvial

## OBJECTIFS

1. Valoriser la contribution du transport fluvial à la lutte contre l'effet de serre et la protection de l'environnement
2. Construire et fiabiliser le réseau pour répondre aux enjeux européens
3. Améliorer l'offre de service sur le réseau Nord – Pas-de-Calais
4. Décliner le schéma directeur de terrains de dépôt
5. Disposer d'un réseau portuaire performant
6. Développer le report modal vers le fluvial
7. Améliorer le service à l'utilisateur et l'échange d'informations sur le réseau
8. Moderniser la flotte fluviale
9. Accompagner l'évolution de la profession et la création d'entreprises fluviales





Avec l'adoption de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009 et 2 du 12 juillet 2010, la France a affiché sa volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 3% par an en moyenne. Cet engagement se traduit pour le secteur des transports par une politique de report modal vers les modes alternatifs à la route et à l'aérien, la part du fret non routier et non aérien devant évoluer de 14% à 25% à l'échéance 2022.

Le mode fluvial revêt un caractère prioritaire dans le dispositif. Pour répondre à ces enjeux d'accroissement de part modale, les conditions de navigation doivent rendre le mode fluvial encore plus compétitif. L'offre de service sur le réseau en termes d'exploitation et de maintenance doit être renforcée pour répondre aux attentes des usagers et clients. Pour ce faire, VNF propose une offre adaptée par catégories de voies, renforce et optimise la gestion hydraulique, et professionnalise ses métiers.

Le contrat d'objectifs et de performance, signé le 17 janvier 2012 entre l'Etat et VNF, a confirmé les engagements du Grenelle de l'environnement en matière de report modal et a fixé à VNF 5 objectifs stratégiques :

- adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens
- mettre en sécurité, remettre en état, moderniser et développer le réseau en poursuivant les investissements en direction des grands projets fluviaux, notamment le canal Seine-Nord Europe
- intensifier la politique commerciale et partenariale au service des usagers et des territoires desservis
- préparer et réussir le regroupement des services de l'Etat et de VNF au sein d'un nouvel établissement public administratif, ce qui est chose faite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013

- inscrire l'action de VNF dans le développement durable.

Le contrat comporte des cibles d'objectifs à atteindre à l'horizon 2018 et les trajectoires à moyen et long terme.

La région Nord – Pas-de-Calais a l'avantage de disposer d'un réseau fluvial à grand gabarit qui traverse les grandes villes de la région et les connecte au port de Dunkerque et aux ports du Bénélux via l'Escaut et l'axe Deûle-Lys, le mode fluvial contribuant ainsi au développement économique de la région. Le réseau fluvial est maillé de ports publics et de sites privés où transitent plus de 9 millions de tonnes de marchandises produites ou consommées dans la 3<sup>e</sup> région importatrice et exportatrice de France. Le canal Seine-Nord Europe pourra à terme connecter le Nord – Pas-de-Calais à l'Île de France, élargissant encore son hinterland fluvial.

**Le trafic fluvial généré dans la région Nord – Pas-de-Calais a progressé de 33% depuis 10 ans** et les objectifs de report modal assignés par le Grenelle de l'Environnement sont en passe d'être atteints malgré la crise. Il convient cependant d'accompagner les évolutions de trafics et de préparer l'arrivée du canal Seine-Nord Europe pour lequel les études prospectives réalisées ont mis en évidence une forte croissance du trafic dans les années suivant sa mise en service. Le réseau portuaire et plus généralement l'infrastructure fluviale devront donc être adaptés en conséquence, et ce en harmonie avec les autres usages de la voie d'eau. VNF et ses partenaires ont anticipé ces évolutions en investissant depuis plusieurs années pour construire le réseau fluvial de demain et ces efforts de modernisation portent leurs fruits.

Objectif 1

# Valoriser la contribution du transport fluvial à la lutte contre l'effet de serre et la protection de l'environnement

La situation géographique du Nord – Pas-de-Calais fait de notre région une place centrale en terme de transit des marchandises et des personnes : 100 millions d'habitants vivent dans un rayon de 300 km autour de Lille et notre région est à la 3<sup>e</sup> place en terme d'importations et exportations. La Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale (CCIR), dans son « schéma sectoriel des équipements portuaires et aéroportuaires » adopté en 2011, et le Conseil Régional ont très clairement identifié cet atout géographique comme constituant une opportunité économique. Cependant, les changements climatiques observés entraînent déjà des mesures correctives pour réorienter nos modes de développement économique et sociétal. Au niveau transport, le réseau fluvial est un atout majeur dans notre région par ses capacités à soulager les autres modes et lutter contre la congestion des réseaux, notamment routiers, d'autant qu'il possède des marges de progression, ce qui plaide pour son développement tout en optimisant les infrastructures existantes.

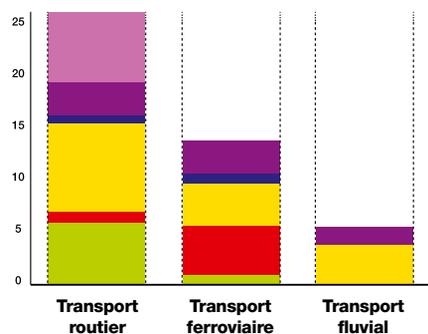
**VNF agit en faveur de la lutte contre l'effet de serre en incitant au report modal des trafics vers la voie d'eau** via des actions de promotion du transport fluvial et la mise en place de dispositifs de soutien aux entreprises. **Son plan d'aide au report modal** permet d'aider les chargeurs à financer les investissements éventuellement nécessaires à la réalisation de l'interface fluviale, comme la création d'un quai, d'un appontement, ou la mise en place de moyens de manutention adaptés. Entre 2013 et 2017, VNF consacrera au niveau national 10M€ pour accompagner ce report modal.

Le fluvial est le mode de transport qui consomme le moins d'énergie. **Un automoteur consomme 2,7 fois moins de pétrole qu'un**

**camion et ce ratio passe à 3,7 pour un convoi poussé** (source TLA / ADEME étude 2005). C'est aussi le mode qui présente les coûts externes les plus bas.

- Encombrement
- Pollution
- Changement climatique
- Infrastructure
- Bruits
- Accident

**Coûts externes des modes de transport en € par 1000 tonnes/km**  
(source PAP / ADEME / RIF ETUDE GRANT THORNTON / TL&A)



**Péniche dite de 38,50 m - 250 à 300 tonnes - 38,50 m X 5,05 m**



**Automoteur et petit convoi type canal du Nord - 750 tonnes - 90 m X 5,705 m**



**Automoteur type Rhein-Herne-Kanal RHK) - 1 350 tonnes - 80 m X 9,50 m**



Afin d'aider les entreprises dans l'évaluation de l'impact de leur organisation logistique, VNF a mis en ligne sur son site [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr) un **écolocalisateur « EVE »** qui permet de comparer l'impact environnemental d'une logistique intégrant ou non le mode fluvial. **A compter du 1<sup>er</sup> octobre 2013, toutes les prestations de transport feront l'objet d'un affichage sur la facture de la quantité de CO<sub>2</sub> émise.** Dans ce contexte, le transport fluvial peut aider les chargeurs à afficher leurs efforts dans la nécessaire transparence sur leur politique en matière de développement durable.



Les gains énergétiques se trouvent aussi dans l'amélioration de la flotte fluviale. A ce titre, VNF porte un important programme d'aides pouvant atteindre 30% des investissements participant à la modernisation de la cale française, notamment ceux en rapport avec les économies d'énergie et la lutte contre l'effet de serre. Pour rendre ces programmes encore plus efficaces, des partenaires financiers publics seront invités à **abonder le budget de VNF consacré à ces mesures.**

VNF participe également à différents programmes nationaux et européens de recherche et innovation dans les transports comme *Watertruck*, *Inlannav*, *Itrans*, *Move it*. Certains visent à

concevoir de nouvelles unités fluviales équipées de moteurs plus économes en énergie et présentant un meilleur profil de pénétration dans l'eau, ce qui peut contribuer également à limiter l'érosion des berges et diminuer ainsi la fréquence de leur réfection.

La loi d'orientation énergétique de 2005 a mis en place un **dispositif national de certificats d'économie d'énergie**. VNF a permis de rendre éligible depuis début 2011 la **valorisation des économies d'énergies induites par le choix du transport fluvial**. Le dispositif met en place des primes versées directement aux chargeurs ou transporteurs de la voie d'eau par les contributeurs disposant d'une obligation d'économie d'énergie. L'acquisition de barges, d'automoteurs neufs ou d'unités de transport intermodal (UTI), ainsi que certains investissements visant à optimiser le gain énergétique des unités fluviales, font partie des opérations standardisées éligibles.

VNF améliore l'offre de service sur son réseau en matière de **conditions de navigation et d'augmentation de l'amplitude de navigation**. Avec une amplitude d'ouverture quotidienne du réseau à grand gabarit allant de 14 à 17h30, le réseau fluvial Nord – Pas-de-Calais peut accueillir un trafic important, avec des réserves de capacité d'autant plus que **l'ouverture à la navigation 24/24h est programmée à l'horizon 2020**. Ces conditions d'exploitation permettront d'améliorer encore l'efficacité économique du transport fluvial et de **renforcer le positionnement du transport fluvial dans la stratégie régionale de promotion de ses atouts en matière d'offre logistique et de transport au sein de l'Europe du nord ouest**.

## NOS PRIORITÉS

- **Mettre à disposition des décideurs économiques des outils permettant de valoriser les économies en énergie et en émissions de CO<sub>2</sub> de la solution fluviale par rapport à d'autres chaînes logistiques. Cette action est aujourd'hui engagée au niveau national par la mise en ligne de l'écolocalisateur EVE.**
- **Favoriser le report modal en aidant les chargeurs à investir dans des quais fluviaux et des outils de manutention afin de réduire leur empreinte énergétique.**
- **Aider les transporteurs à moderniser leurs unités fluviales et à investir dans des unités à faible empreinte énergétique.**
- **Rechercher des co-financements qui permettront d'abonder le Plan d'Aide au Report Modal et le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de VNF afin de renforcer l'effet démultiplicateur de son action.**
- **Valoriser le mode fluvial dans le dispositif des certificats d'économie d'énergie.**

## Objectif 2

# Construire et fiabiliser le réseau pour répondre aux enjeux européens

Le réseau fluvial Nord – Pas-de-Calais comprend 681 km de canaux et rivières dont 521 km utiles à la navigation de commerce. Les voies accessibles au transport sont constituées de :

- 236 km de voies à grand gabarit
- 66 km de voies à moyen gabarit
- 219 km de voies à petit gabarit, dit gabarit Freycinet.



Pour optimiser les moyens dont il dispose, **VNF a qualifié son réseau en fonction des enjeux identifiés**. Selon leur densité de trafic et leur gabarit, les voies ont été réparties en réseau principal ou en réseau secondaire :

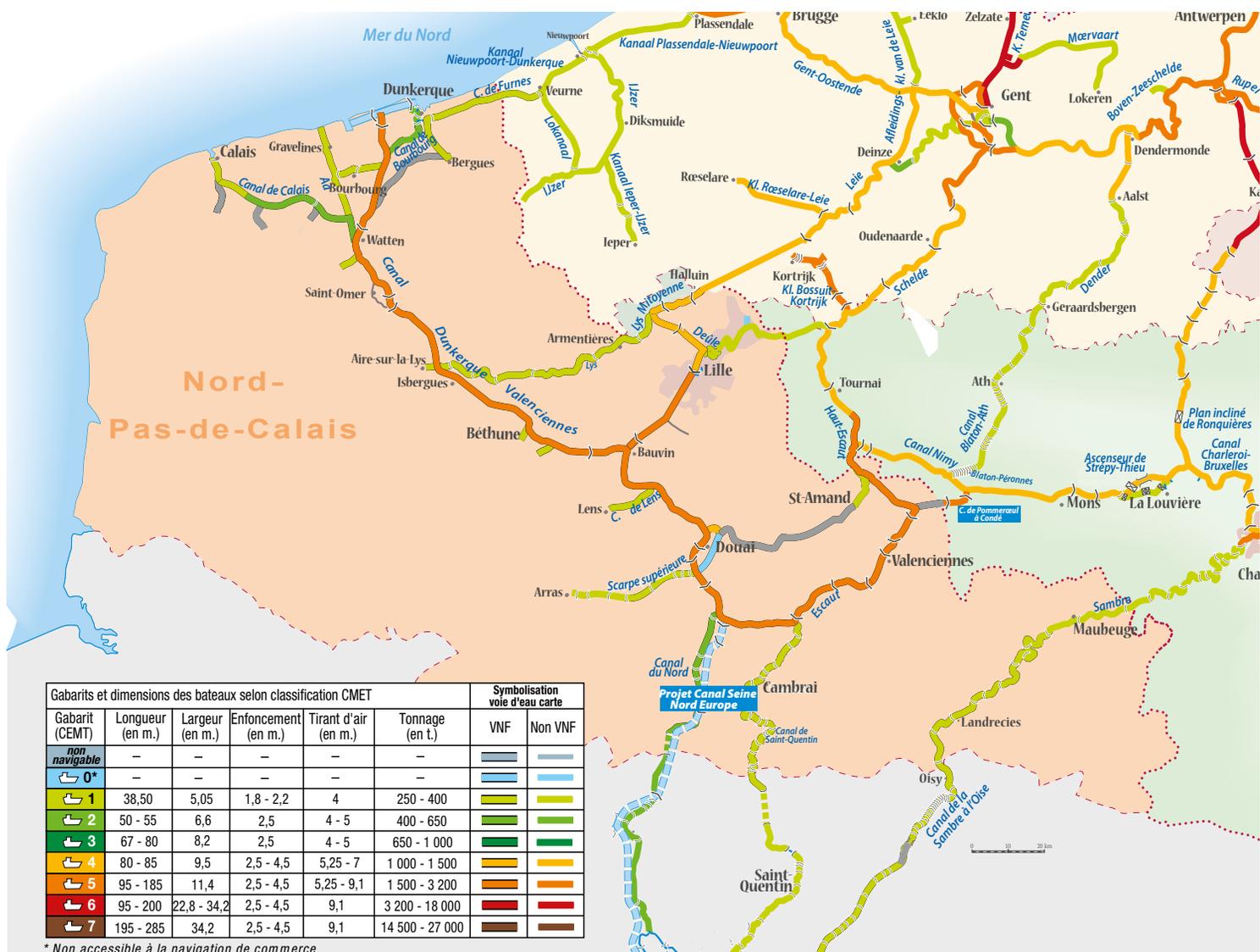
- **le réseau principal** reprend les voies à fort trafic où les enjeux de développement sont importants et sur lesquelles VNF concentre ses efforts en termes financier et de niveau de service.

- **le réseau secondaire** a un niveau de service adapté à son usage et les investissements à réaliser nécessitent un portage partenarial. Ces voies sont potentiellement décentralisables au profit des collectivités demandeurs. En tout état de cause, VNF s'engage à assurer la gestion hydraulique de ces voies.

Pour faciliter l'accessibilité des grands bateaux et conforter les axes entre le débouché de la future liaison Seine-Nord Europe et le port de Dunkerque, l'Escaut et l'axe Deûle-Lys, un programme d'investissements, financé via les Contrats de Plan et Contrat de Projets État-Région successifs, vise à **améliorer le gabarit du réseau fluvial Nord – Pas-de-Calais**.

Ainsi depuis 2005, 43 ponts ont été relevés sur le réseau à grand gabarit pour dégager une hauteur libre minimale de 5m25. Le programme s'achèvera logiquement en 2014 lorsque le pont de Wervicq sera relevé par les services flamands. Le recalibrage de l'Escaut à 3000 t (classe Va) entre Trith et la frontière belge est effectif depuis mars 2011, et celui de la Basse-Deûle à 3000 t entre Lille et la confluence avec la Lys est en cours. Le canal de Calais a également fait l'objet d'opérations de rescindement de ses points contraignants.

Des études sont en cours pour **améliorer encore l'accessibilité du réseau aux plus grosses unités**. Ainsi, le recalibrage de la Lys mitoyenne à 4 400 t en alternatif est à l'étude pour une ouverture envisagée en fin 2018. Sur le même axe, l'écluse de Quesnoy sur Deûle, plus courte que ses consœurs - 110 m de longueur utile au lieu de 143 m - fait l'objet d'une étude de doublement par une écluse de 195 m avec un franchissement piscicole. Les travaux pourraient débuter en 2015. La réouverture du canal Condé-Pommeroeul, fermé pour cause d'envasement



depuis 1992, est envisagée pour 2018, ce qui permettra un gain de temps d'une demie journée de navigation pour les flux de marchandises entre la région et celle de Liège. Le recalibrage du canal de Bourbourg, qui connaît de forts développements de trafics, est une nécessité à l'horizon 2020.

**Outre leur financement, ces travaux sont conditionnés par la disponibilité de terrains permettant d'y déposer les matériaux de dragage et de terrassement.**

Afin d'avoir une vision sur le réseau fluvial de demain, **VNF a lancé une étude prospective sur la stratégie des investissements à mener à l'horizon 2020-2040.** Celle-ci est financée par le Conseil Régional et VNF dans le cadre du contrat de projets 2007-2013. Cette réflexion sera nourrie de différents éléments comme :

- l'identification des points durs à lever sur le canal à grand gabarit pour envisager son passage de la classe Va à la classe Vb en alternat,

- une étude d'écoulement de trafic au vu des perspectives annoncées,

- l'étude de la faisabilité du relèvement des ponts à 7 m ou plus, comparée au doublement des écluses qui permettrait de fiabiliser et fluidifier le trafic. Sur ce point, le doublement de l'écluse de Fontinettes à Arques serait une priorité au regard de la fiabilité de l'ouvrage.

Tous ces éléments permettront de **hiérarchiser les investissements à mener pour répondre aux besoins de demain et renforcer la compétitivité du mode fluvial.**

Au-delà des opérations de recalibrage et de modernisation, **VNF investit pour fiabiliser son réseau.** Le canal à grand gabarit





Dunkerque-Valenciennes a été mis en service dans les années 1960. A défaut d'un entretien suffisant par le passé, les berges et les digues nécessitent d'être confortées, et les écluses et barrages d'être remis à niveau afin de fiabiliser les itinéraires. Ces travaux nécessitent des interventions lourdes qui peuvent générer des interruptions de navigation plus ou moins longues, appelées « chômages ». Leur responsabilité incombe à VNF depuis le 1<sup>er</sup> avril 2009 et leur planification donne lieu à une concertation avec les clients et les usagers qui débute 2 ans avant la planification des travaux. Conscient de leur impact, **VNF développe la maintenance préventive afin de limiter les interruptions longues.** Ainsi, le réseau a fait l'objet d'un inventaire et d'une qualification qui a permis de mettre en place un **Schéma Directeur de Maintenance des Voies Navigables et de prioriser les actions à mener.** Un programme de formation-actions sur les outils de la maintenance a été mis en place au sein des équipes.

Ces actions conjuguées de remise à niveau et de maintenance préventive ont pour but de réduire et d'optimiser à terme la durée des chômages, **l'objectif de VNF étant de disposer d'un réseau fiable et modernisé à l'horizon 2018 pour renforcer encore la compétitivité du transport fluvial.** A cette date, VNF s'engagera sur des durées d'intervention de chômage qui n'excéderont pas 4 semaines par an sur un ouvrage non restauré, 10 jours sur un ouvrage restauré et une intervention plus lourde tous les 5 ans n'excédant pas 21 jours.

## NOS PRIORITÉS

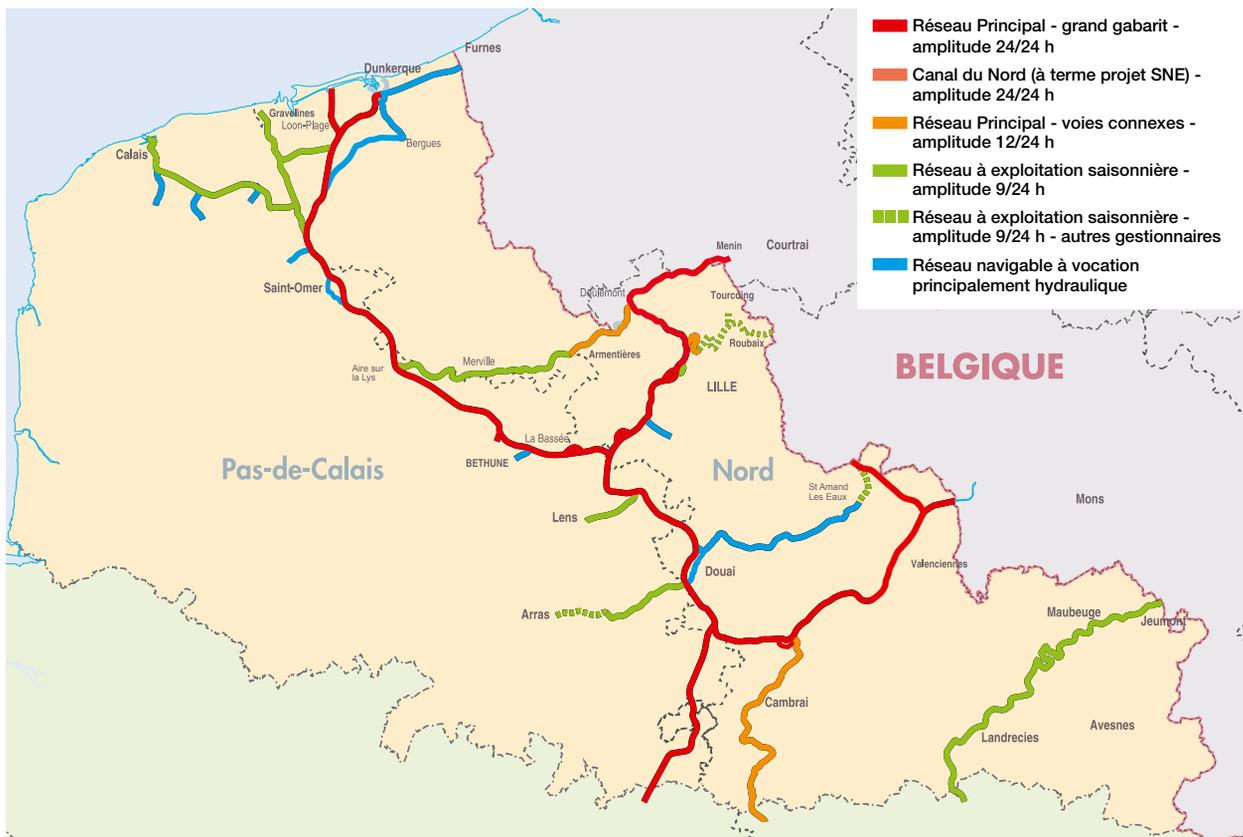
- Préparer l'avenir du réseau à grand gabarit en réalisant les diagnostics et études préparatoires aux travaux à mener à horizon 2020-2040.
- Moderniser et fiabiliser le réseau pour 2018 afin d'assurer les conditions du développement du mode fluvial, notamment en anticipant l'ouverture ultérieure du canal Seine-Nord Europe.
- Etudier de manière comparative l'avantage socio-économique du doublement des écluses afin de fiabiliser et fluidifier le trafic au regard du relèvement des ponts à 7 m ou plus, pour permettre le passage de bateaux avec 3 niveaux de conteneurs.

### Objectif 3

# Améliorer l'offre de service sur le réseau Nord – Pas-de-Calais

Outre les caractéristiques géométriques des voies d'eau, l'offre de service du réseau s'apprécie également par **l'amplitude des horaires de navigation**. Le réseau à grand gabarit est ouvert 14 heures par jour, 360 jours par an dimanches compris, et de 10 à 12 heures par jour sur les voies connexes. Sur le grand gabarit, la navigation est possible sur demande et sous conditions entre 20h30 et minuit. Compte tenu des enjeux de développement et pour assurer une cohérence de continuité avec la future liaison Seine-Nord Europe, l'objectif de VNF est d'ouvrir le réseau 24 h/24 sur le canal à grand gabarit à l'horizon 2020 et 12 h sur les voies connexes, en navigation libre ou programmée.

#### Offre de service VNF à horizon 2020 sur le réseau fluvial Nord – Pas-de-Calais :



VNF a déjà commencé à organiser ses services en conséquence. La mise en place progressive de la Réforme Générale des Politiques Publiques (RGPP) a engendré des **regroupements de structures dans une logique d'itinéraire** pour rationaliser les effectifs. Ainsi, 3 unités territoriales d'itinéraires

(UTI) et 8 centres de maintenance et d'intervention (CMI) ont été créés, qui se substituent aux anciennes subdivisions. Parallèlement, des ajustements ont été opérés sur l'offre de service des voies à exploitation saisonnière pour redéployer les effectifs sur le canal à grand gabarit.

Ces mesures seront complétées par la poursuite de la **modernisation des méthodes d'exploitation des écluses**. Sur le canal à grand gabarit, **le passage à la navigation 24h/24 sera assuré par la téléconduite des ouvrages**. Les 16 écluses seront pilotées à distance à partir de 3 centres de téléconduite qui



régulièrement le réseau pour relever le mouillage des voies d'eau. L'analyse des relevés effectués permet de déterminer le niveau d'envasement des voies et de planifier les opérations de dragage. La vedette permet également de localiser les points durs ou les obstacles comme les véhicules tombés dans le canal qui sont ensuite relevés par un **bateau ramasseur d'épaves**. Les engagements de VNF sur le niveau de service par voie d'eau sont repris dans un **schéma directeur d'exploitation des voies navigables** (SDEVN). Établi en 2005, celui-ci est en cours d'actualisation et tend vers un niveau de service plus élevé.

seront situés à Waziers (Douai), Valenciennes et Saint-Omer. Les secteurs de la Scarpe supérieure, de la Sambre et du canal de St Quentin sont déjà automatisés et les usagers manœuvrent les portes des écluses à l'aide d'une télécommande. Sur le canal du Nord, les écluses sont regroupées par 2 et déjà pilotées par téléconduite.

VNF s'est équipé de moyens flottants performants pour garantir la continuité de l'exploitation dans les conditions annoncées. **Deux brise-glace** sont mobilisés en cas de gel et une **vedette bathymétrique** sillonne

## NOS PRIORITÉS

- **Garantir l'ouverture du réseau grand gabarit 24h/24h à l'horizon 2020.**
- **Poursuivre l'adaptation et la modernisation des moyens d'exploitation en mettant notamment en place la téléconduite des ouvrages (sites pressentis : St Omer, Waziers/Douai, Valenciennes).**
- **Garantir le niveau des mouillages affichés sur les voies.**

## Objectif 4

# Décliner le schéma directeur régional des terrains de dépôts

Le réseau des voies navigables fait l'objet d'opérations de dragage pour assurer son entretien périodique et de travaux de recalibrage dans le cadre d'opérations d'amélioration de son gabarit.

Dans les deux cas, les matériaux extraits font l'objet d'analyses physico-chimiques avant d'être mis en dépôt sur des terrains aménagés pour limiter au maximum les impacts sur l'environnement.



**L'entretien du réseau navigable est indispensable pour assurer le mouillage nécessaire aux besoins du transport et de l'écoulement hydraulique.**

L'accumulation des sédiments dans les canaux provient essentiellement de l'érosion naturelle des berges et des sols, ainsi que

des rejets industriels, agricoles et urbains. Certains de ces sédiments peuvent être contaminés en métaux lourds ou en hydrocarbures et sont bien souvent les témoins indésirables d'un passé industriel à assumer. Les sédiments sont aussi liés à des pratiques toujours d'actualité

Positionnement des Unités Hydrographiques Cohérentes sur la région Nord – Pas-de-Calais



consistant à évacuer vers le réseau navigable les rejets des déversoirs d'orage et des stations d'épuration sous-dimensionnées.

Dans un contexte où le développement des modes alternatifs à la route est vivement encouragé, des travaux de recalibrage de certaines sections de nos cours d'eau sont entrepris pour faciliter le report modal et conforter les itinéraires dans la continuité du projet de liaison Seine Nord Europe afin d'améliorer l'accès au réseau des grands convois fluviaux.

**Que ce soit pour des opérations de recalibrage ou d'entretien, VNF a besoin d'espaces fonciers pour pouvoir mettre en dépôt les matériaux extraits.**

Soucieuse de gérer les sites de stockage dans le respect de l'en-

vironnement et en totale concertation avec ses partenaires (élus, Agence de l'eau, services de l'Etat, associations), la direction territoriale de **VNF a élaboré en 2008 un Schéma Directeur Régional de Terrains de Dépôt (SDRDT)**. Ce document présente une analyse des terrains de dépôt existants. Il établit un diagnostic environnemental et paysager permettant une identification des sites selon leur usage actuel ainsi que la détermination de leur vocation à venir et leur aménagement. Il identifie aussi de nouvelles localisations en lien avec les besoins de dragages liés à l'entretien à l'horizon 2027.

Le SDRDT évaluait en 2008 à 10,5 millions de m<sup>3</sup> les volumes à traiter entre 2007 et 2027 sur l'ensemble du réseau VNF régional. Les curages à effectuer pour rétablir les rectangles de

navigation sur le seul grand gabarit sont évalués à 3,5 millions de m<sup>3</sup> et les volumes liés aux opérations de recalibrage (Lys, Deûle et Condé Pommereul) à 2 millions de m<sup>3</sup>.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les dragages d'entretien sont soumis à autorisation d'extraction et à ce titre doivent faire l'objet de « **Plans de Gestion Pluriannuels des Opérations de Dragage** » (PGPOD). Ceux-ci ont été bâtis à l'échelle **d'unités hydrographiques cohérentes (UHC)**, au nombre de 14 pour le réseau Nord – Pas-de-Calais.

Les premières évaluations résultants des PGPOD, qui couvrent une période de 10 ans de 2013 à 2022, estiment à :

- 1,8 à 2 millions de m<sup>3</sup> le volume de sédiments relatifs à des opérations de remise à niveau des rectangles de navigation



- 1,5 million de m<sup>3</sup> le volume de sédiments relatifs à des entretiens périodiques sur la période 2012-2027.

Cela porte vraisemblablement **le volume réel à traiter entre 3,5 et 4 millions de m<sup>3</sup> à horizon 2027, hors travaux de recalibrage ou de modernisation du réseau.**

En plus de la réévaluation de ces besoins, un certain nombre de critères conduisent à réduire le nombre de terrains utilisables en raison d'une capacité résiduelle trop faible, d'un positionnement trop éloigné des canaux ou d'un classement en zone inondable.

**Le SDRDT, en 2008, avait déjà pressenti 54 nouveaux sites pour une capacité d'accueil de 6 millions de m<sup>3</sup> en plus des 183 terrains de dépôt existant dont beaucoup sont saturés ou classés en « vocation nature ». Depuis, le décret du 13 avril 2010 a conduit à considérer les sédiments extraits de l'eau comme des déchets et doivent suivre les procédures réglementaires qui découlent de cette classification. Les terrains de dépôt de sédiments constituent désormais des installations de stockage de déchets relevant de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et doivent respecter un grand nombre de préconisations, dont une bande d'isolement de 100m autour des terrains, réduisant sensiblement le nombre de terrains utilisables.**

Plus lourde, la procédure ICPE

nécessite une durée de production et d'instruction de dossier d'environ 30 mois.

**En conséquence, cette évolution majeure va conduire VNF à réviser son SDRDT et à trouver de nouveaux sites compatibles afin de pouvoir poursuivre sa mission d'entretien du réseau fluvial.**

Le SDRDT est donc l'élément phare d'une gestion transparente et responsable dans laquelle VNF s'est engagé. **Le système de management environnemental** mis en place pour l'aménagement et la gestion des terrains de dépôt témoigne de l'attention portée par VNF à cette problématique afin d'apporter les garanties que sont en droit d'attendre ses partenaires. La direction territoriale de **VNF a d'ailleurs obtenu depuis 2007 la certification ISO 14 001 pour la gestion de ses terrains de dépôt.** De 2004 à 2012, un comité scientifique, constitué de représentants de la communauté scientifique et institutionnelle du Nord – Pas-de-Calais, a accompagné VNF dans la définition et la validation de la méthodologie permettant la caractérisation des sites, l'évaluation des impacts potentiels et la mise en œuvre de solutions préventives ou curatives si nécessaire.

**Ces garanties doivent faciliter l'inscription de nouveaux sites en emplacements réservés dans les documents d'urbanisme des communes et en permettre l'exploitation par le règlement de la zone concernée.**

VNF est attentif aux évolutions techniques et participe à diverses initiatives et recherches proposant **des pistes pour la valorisation des produits de dragage**, en matériaux de construction par exemple (plateforme routière, enrochements, défenses de berges et de de

digues,...). **Il n'existe cependant pas à ce jour de filière de valorisation à échelle industrielle, pérenne et viable au plan économique, qui permettrait de répondre aux enjeux de VNF** et qui contribuerait à réduire les volumes à mettre en dépôt, les coûts restant encore trop élevés. Pour autant, un enjeu économique évident consiste à faire émerger une nouvelle filière française de valorisation des sédiments de dragage comme la Belgique a su le faire. A ce titre, VNF est prêt, à côté des CCI souvent concessionnaires d'espaces fluviaux et des collectivités gestionnaires des cours d'eau, à rechercher des solutions de valorisation innovantes.

Il n'en demeure pas moins qu'à ce jour, la mise en terrain de dépôt reste la piste la plus viable économiquement et **la limitation des rejets sédimentaires industriels ou publics devient indispensable.** Il est à noter que **la responsabilisation financière des émetteurs est rendue possible** par l'article 15 du décret 91-797 du 20 août 1991. Par ailleurs, en cas de rejets à caractère sédimentaire, l'article R 4316-12 du nouveau Code des Transports permet de majorer de 40 % le montant de la taxe hydraulique perçue par VNF.

**Une action collective et concertée s'impose donc pour garantir la pérennité des activités économiques, touristiques et ludiques de la voie d'eau.**

**Une réflexion doit également être menée sur la valorisation des sédiments** comme matériaux de substitution de matériaux « nobles » dans la construction d'ouvrages ou la réalisation d'aménagements qui ne relèvent pas, dans ce cas de figure, de la législation relative aux ICPE.



L'utilisation d'anciennes friches industrielles comme lieux de mise en dépôt avant d'être aménagés en espaces naturels constitue une alternative et peut être une opportunité dans une région qui recense le plus de sites industriels abandonnés de France. Le cas de la friche Pechiney-Ugine-Kuhlman à Wattrelos, sur laquelle VNF a déposé une partie des sédiments de dragage du canal de Roubaix, en est un précurseur. L'apport de sédiments, bien moins pollués que les sols existants, a constitué une opportunité de confinement avant que le site ne soit réhabilité en espace vert par l'Établissement Public Foncier (EPF) et repris en gestion par l'Espace Naturel Métropolitain.

Ces aménagements peuvent concerner des projets d'aménagement de parcs urbains, de requalification de friches pouvant s'inscrire ou non dans des projets contribuant à la Trame Verte et Bleue.

**Certains terrains de dépôt VNF reconvertis en espaces naturels contribuent au développement de la biodiversité et ont été classés en «Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)».**

Dans le cadre du schéma régional de cohérence écologique - trame verte et bleue (SRCE-TVb), certains de ces terrains ont été identifiés comme espaces naturels intéressants et ont été **classés en «Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique» (Znieff) ou d'intérêt remarquable**. Cet inventaire doit se poursuivre sur les terrains dont le potentiel, après utilisation pour le stockage de sédiments, se localise dans la continuité d'une Trame Verte ou autoriserait la création d'un corridor biologique.

## NOS PRIORITÉS

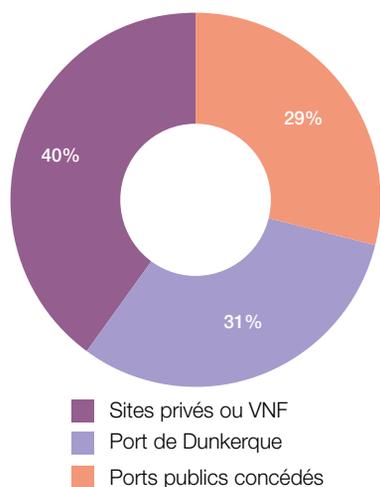
- Répondre à l'enjeu stratégique de sécurité publique et d'entretien du réseau navigable par une mise à jour permanente et concertée avec les territoires du schéma directeur régional des terrains de dépôts de VNF. A ce titre, en application de la circulaire du 15 février 1996, VNF est fondé à solliciter l'inscription d'emplacements réservés sur des emprises susceptibles de constituer de nouveaux terrains de dépôt.
- Inciter les industriels et collectivités à limiter leurs rejets sédimentaires.
- Dans le cadre d'actions de recherche et de développement, soutenir les actions universitaires et industrielles visant à trouver des débouchés économiquement viables pour les sédiments de dragage.
- Poursuivre le système de management environnemental pour qualifier la destination et l'usage des terrains de dépôts au regard de leur composition physico-chimique, participant autant que possible au Schéma régional de cohérence écologique.
- Suite à l'évolution de la réglementation ICPE, rechercher les possibilités de mutualisation de terrains de dépôt et de coûts avec d'autres gestionnaires d'infrastructures fluviales ou de cours d'eau.
- Apporter son expertise dans le montage de dossiers de dragage à ses clients ou partenaires.

## Objectif 5

# Disposer d'un réseau portuaire performant

En progression de 33 % depuis 10 ans, le trafic fluvial généré par la région Nord – Pas-de-Calais est de 9,3 millions de tonnes en 2012 et 65 % de ces flux sont liés aux échanges avec les autres pays de l'Europe fluviale, essentiellement la Belgique, les Pays-Bas et Allemagne. Le tonnage atteint 12,2 millions de tonnes en incluant le transit entre le nord de l'Europe et l'Île de France. Ces trafics sont réalisés via les ports publics concédés et les sites privés situés sur domaine public fluvial.

Trafic par type de port  
(chiffres 2012 en milliers de tonnes hors transit)



**Les 8 ports publics fluviaux concédés réalisent 29 % du trafic, l'essentiel de celui-ci étant réalisé par les sites privés ou sur des quais VNF. Le premier port fluvial régional demeure le port maritime de Dunkerque avec 2,86 millions de tonnes.**

La future liaison Seine-Nord Europe devrait modifier le paysage fluvial régional.

**Le trafic nouveau attendu implique une nouvelle organisation du maillage portuaire régional** pour assurer ces

échanges et intégrer la dimension européenne du projet. **Des réflexions sont à mener sur ce qui est attendu d'un port fluvial du 21<sup>e</sup> siècle :** Comment capter le trafic supplémentaire ? Quelle complémentarité entre ports privés et ports publics ? Quel maillage transfrontalier compte tenu de la position géographique de la région ? Quelle intégration urbaine et environnementale ?

**Cela pose la question du partage de la gouvernance avec les territoires.** Au plan régional, ces questions pourraient être débattues au sein d'une **sous-commission portuaire émanant de la commission territoriale de VNF** et au plan local, la création d'un **conseil consultatif d'orientation** pourrait être imaginée auprès de chaque concessionnaire.



A l'heure où le réseau sera ouvert 24 h / 24 h, le niveau de service des ports fluviaux devra se rapprocher des horaires de navigation, ce qui permettra de rationaliser les investissements publics et capter le trafic supplémentaire attendu sans investissements nouveaux en linéaires de quais. D'ores et déjà, la performance de certains sites pourrait être observée au regard de la mise en place d'indicateurs comme le ratio entre trafic réalisé et les surfaces mobilisées.

**Les espaces fonciers bord à voie d'eau étant de plus en plus recherchés par les chargeurs, le foncier portuaire doit être optimisé et exclusivement affecté aux entreprises génératrices de trafics fluviaux significatifs.**

**Les services offerts aux clients des ports méritent d'être renforcés. Des moyens de manutention devront être mis à disposition des chargeurs.** Une gestion dynamique des sites sous-entend la présence d'un gestionnaire, interlocuteur privilégié sur le terrain, et la mise en place de moyens modernes comme par exemple **un logiciel de gestion des places à quai** pour optimiser les rotations de bateaux et l'utilisation des infrastructures portuaires. Le niveau de sûreté devra être amélioré pour répondre aux exigences des chargeurs et de la réglementation. **Les transporteurs et les chargeurs devront se voir offrir des services** comme l'éclairage et la sécurisation du site, la récupération des déchets de cargaison comme l'imposera progressivement la réglementation (convention CDN), la mise à disposition de bornes de distribution d'eau et électricité pour compléter les services mis en place par VNF.



**Il convient pour répondre aux enjeux futurs de réussir la synergie entre les ports publics.** Le système concessif par lequel VNF confie la gestion et la valorisation de son domaine public pour y développer le transport fluvial est connu dans ses avantages et ses limites. Pour répondre aux enjeux logistiques contemporains, une réflexion sur l'évolution de ce système est nécessaire, notamment en terme de durée, pour faire évoluer le périmètre de concessions et y développer des investissements.

Des pistes ont déjà été envisagées comme la création d'une société d'exploitation portuaire ou l'adossement des concessions à des syndicats mixtes regroupant collectivités et CCI. **Un dialogue de gestion doit être approfondi avec les concessionnaires pour dégager des synergies et conclure de véritables plans de développement stratégiques** pour y développer le trafic fluvial. De même, **une mise en concurrence des occupations domaniales** devra être initiée par les concessionnaires et VNF sur les emprises à vocation économique pour dynamiser l'activité au sein des ports.

La rupture de charge est souvent le point de la chaîne logistique qui atténue la compétitivité du transport fluvial et rares sont les cas où le lieu d'expédition ou de destination est directement relié à la voie d'eau. Le Nord – Pas-de-Calais dispose probablement d'un nombre suffisant de ports publics et mise à part la future plate-forme multimodale de Marquion, l'utilité de doter le réseau de nouveaux ports publics ne semble pas démontrée.

En revanche, **la redéfinition du périmètre des ports concédés existants** apparaît de bon aloi. Sous réserve du respect des règles communautaires, **elle peut s'opérer par la substitution d'emprises historiques ayant perdu leur pertinence fluviale, au profit d'emprises répondant à l'implantation des entreprises du XXI<sup>e</sup> siècle.** Un tel mouvement est à envisager pour les trois grandes concessions portuaires dont le périmètre remonte à la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, comme celles de Lille, Béthune et Docks Seine-Nord Europe Escaut.

A côté de ces mouvements stratégiques dans les ports publics, VNF doit davantage être en mesure de répondre aux besoins du monde économique. **La constitution de réserves foncières par l'acquisition de terrains situés à des emplacements stratégiques permettra de répondre à des besoins futurs.** La mise en place de cette politique foncière sera élaborée en étroite concertation avec les collectivités territoriales en s'appuyant le cas échéant sur l'Etablissement Public Foncier ou la SAFER.

La délivrance de conventions d'occupation temporaire (COT) à des entreprises justifiant de l'intérêt d'un quai pour leurs besoins propres est un moyen d'y répondre. **Ces sites en COT doivent être réservés à l'usage personnel et privatif d'une entreprise mais peuvent, sous réserve de ne pas porter préjudice aux quais publics concédés par VNF, être ouverts à des tiers utilisateurs ponctuels pour des trafics complémentaires.** Ceci suppose de ne pas dénaturer l'acte domanial privatif qu'est la COT. Le seuil de 20% du trafic

global de l'année précédente apparaît une limite acceptable, sous réserve qu'aucun quai public n'existe à moins de 10 kilomètres de l'entreprise tierce utilisatrice. Au delà de 20% d'utilisation d'un quai privé par des tiers, le site peut être ouvert au public, mais sous le régime de l'autorisation d'outillage privé avec obligation de service public (AOP OSP). Cet outil permet alors, sous le contrôle par VNF des règles d'accès et de la tarification, de vérifier le respect du libre accès aux infrastructures fluviales dans le respect du droit de la concurrence. L'octroi de tels actes est soumis à une procédure préalable de transparence.

De par son rôle d'opérateur national de la voie d'eau et à l'inverse de ce que l'on constate dans le monde portuaire maritime où le point d'entrée continental impose une concentration en un point, **VNF est à même d'offrir une gestion coordonnée et souple répondant au maillage territorial des entreprises.**

## NOS PRIORITÉS

- Disposer d'un réseau portuaire performant.
- Mettre en place une politique foncière permettant de garantir à moyen et long terme le développement portuaire bord à voie d'eau.
- Optimiser les infrastructures portuaires existantes pour traiter le trafic supplémentaire attendu.
- Accompagner les ports dans l'amélioration de leurs offres de services.
- Mettre en place une gouvernance partagée des ports avec les territoires.
- Offrir une offre structurée et des équipements portuaires complémentaires entre sites publics et privés.



## Objectif 6

# Développer le report modal vers le fluvial

Le développement de logistiques mettant en œuvre le mode fluvial passe par une **maîtrise du foncier** bord à voie d'eau afin de pouvoir y positionner les entreprises génératrices de flux importants. Il convient donc d'intégrer cet enjeu de réussite du report modal dans les documents de planification comme les SCOT, PLU, SRADDT.



Espaces fonciers bord à voie d'eau que VNF a concédés pour les valoriser, les ports publics constituent des zones recherchées par les chargeurs. VNF a entamé avec ses gestionnaires de ports un **dialogue de gestion autour d'objectifs ambitieux de développement de trafic fluvial** tout en les accompagnant si nécessaire.

Ainsi, le syndicat mixte « **Docks Seine-Nord Europe-Escaut** », regroupant à ce jour la CCI Grand Hainaut et Valenciennes Métropole, va réaliser un programme d'investissements qui permettra de développer les trafics de conteneurs sur le port de St Saulve - Escaupont et de vracs sur Denain et les autres sites sur l'Escaut, devant générer un **trafic supplémentaire de 750 000 t à l'horizon 2020**.

De la même manière et pour répondre aux besoins manifestés par des chargeurs, VNF accompagne la CCI de l'Artois dans l'étude de **l'extension et la réorganisation du port public de Béthune** afin de dynamiser son trafic.

Le positionnement des sites de **Ports de Lille en cœur de l'agglomération lilloise** est un atout incontestable qui demande à être exploité. Un plan de développement mis en place en 2010 vise un **trafic supplémentaire de 700 000 t à horizon 2017**.

Pour favoriser le report modal, VNF à l'aide de son **dispositif d'aides aux embranchements fluviaux** accompagne financièrement les entreprises privées et les gestionnaires de ports publics dans le financement des investissements à réaliser en quais et engins de manutentions afin de réduire le coût de la rupture de charge, certains de ces investissements étant accompagnés par des fonds FEDER ou CPER. Le dispositif de VNF évolue pour devenir dès 2013 le **Plan d'aide au report modal (PARM) et une part est consacrée au financement de l'expérimentation de la logistique fluviale**. Pour accentuer son impact, des partenariats seront recherchés pour abonder ce fonds et ainsi permettre

d'intensifier l'effet levier du report modal vers le fluvial.

Pour développer le trafic, VNF négocie depuis plusieurs années des **contrats de partenariats** avec les principales filières ou entreprises génératrices de flux par voie d'eau comme France Agrimer, l'UNICEM, Lafarge, Cemex ou GSM. Ceux-ci se traduisent par l'engagement des entreprises d'augmenter leur trafic fluvial en contrepartie de la mise en œuvre par VNF de l'amélioration des conditions de réalisation de ces trafics, comme la garantie du mouillage sur l'axe utilisé ou l'adaptation des horaires d'ouverture du réseau sur les voies d'un niveau de service moindre. Ces engagements sont ensuite déclinés territorialement.

De la même manière, des Contrats de progrès ont été négociés avec les ports maritimes pour développer le fluvial sur l'arrière-pays des ports. Le contrat qui unit VNF au GPMD et à la communauté portuaire dunkerquoise a permis de faire progresser le tonnage fluvial à Dunkerque de près de 50 % entre 2006 et 2012. L'amélioration de l'accueil des bateaux fluviaux dans le port et les avancées en terme de manutention sont également à porter à son actif et depuis la réforme du 4 juillet 2008, VNF participe au conseil de surveillance du port.

**La Communauté Urbaine de Dunkerque a rejoint les par-**



tenaires du **Contrat de Progrès renouvelé pour la période 2013-2017, ce qui permettra d'étendre son périmètre d'action au territoire de l'agglomération**. Ses premiers axes de travail porteront sur **le développement du foncier sur la zone du port fluvial, le positionnement du fluvial sur la filière conteneurs et les filières émergentes** comme la biomasse ou les biocarburants, l'amélioration des interfaces tant en terme d'infrastructure que de manutention et accueil des usagers. La part du fluvial au port de Dunkerque peut cependant encore progresser sensiblement dans les années à venir, d'autant que la future liaison Seine-Nord Europe lui permettra d'élargir son hinterland vers la région parisienne.

**VNF assure la promotion du transport fluvial** en participant régulièrement à des salons spécialisés, comme la SITL, Pollutec, Just in Log, ou dans des colloques tant en France qu'au Benelux. VNF organise depuis 2009 des espaces de rencontres entre chargeurs et opérateurs fluviaux au sein d'un « **River Dating by VNF** » qui prend tous les deux ans une dimension européenne. Depuis 2008, VNF diffuse régu-

lièrement une @-letter qui relaie l'actualité du transport fluvial dans le Nord – Pas-de-Calais. Au niveau national, une @-letter « **VNF Cargo** » traite du report modal et des sujets transversaux.

Pour l'essentiel de ses trafics, le transport fluvial est historiquement positionné sur des flux massifiés comme les granulats, les céréales. Il perce cependant sur des nouvelles filières comme les biocarburants, la biomasse, la logistique urbaine, les filières de recyclage ou les conteneurs. Si le transport fluvial est bien positionné dans notre région sur les biocarburants, notamment sur le canal de Bourbourg où ces flux vers le port de Dunkerque dépassent les 700 000 t par an, ou encore le transport de 200 000 t/an de déchets ménagers de LMCU, il ne demande qu'à se développer sur d'autres filières. Des réflexions sont menées autour de **la logistique urbaine**. Un **Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU)** est initié sur le port de Lille, mais ce concept ne trouvera de sens en ce lieu que si le transport fluvial y trouve sa part. D'autres pistes faisant appel à **des micro sites portuaires de transbordement** comme ceux existants aux Pays-Bas ou expérimentés dans la ville de Paris seront à explorer. De la même manière, alors que **le trafic fluvial de conteneurs** se développe fortement sur la Seine et l'axe Rhône Saône, **il n'a pas la place qui pourrait être la sienne dans le Nord – Pas-de-Calais, malgré le potentiel de la région** et une plate forme multimodale de dimension régionale bord à voie d'eau - Delta 3 - où le trafic fluvial peine à décoller. Le transport fluvial de conteneurs dans notre région a été fortement pénalisé par le dispositif d'aide Narcon mis en place en Belgique en faveur du report ferroviaire. Mais **de nou-**

**veaux concepts sont à imaginer** notamment sur le repositionnement des boîtes vides. VNF, en partenariat avec le GPMD, le port de Liège et le Service Public de Wallonie, développe un **concept de Taxi-Barge**, ligne fluviale intérieure à escales entre Dunkerque et Liège, à organiser via un logiciel de réservation d'espaces aux escales.

Dans le cadre de ses actions de développement du transport fluvial, **VNF a structuré l'accompagnement des chargeurs dans la réalisation d'études logistiques** afin de leur permettre d'y intégrer le mode fluvial.

## NOS PRIORITÉS

- **Assurer la promotion du transport fluvial et des voies navigables du Nord – Pas-de-Calais au plan national et européen.**
- **Développer l'offre VNF d'accompagnement des études de report modal.**
- **Rechercher des partenariats pour intensifier le dispositif VNF d'aides au report modal vers le fluvial.**
- **Développer les partenariats avec les chargeurs et les acteurs structurants du fluvial.**
- **Constituer des réserves foncières utiles aux enjeux de demain.**

## Objectif 7

# Améliorer le service à l'utilisateur et l'échange d'informations sur le réseau

Depuis 20 ans, la flotte fluviale s'est diversifiée et la taille des bateaux fréquentant le réseau Nord – Pas-de-Calais a fortement augmenté, notamment grâce aux investissements réalisés pour faciliter l'accès de notre réseau aux grands bateaux de type rhénan. En complément des travaux d'infrastructure, des services doivent maintenant être déployés pour mieux accueillir les usagers.

L'échange d'informations doit être facilité pour fluidifier et sécuriser le trafic, et permettre aux chargeurs un suivi en temps réel des bateaux et de la marchandise.



Actuellement, environ 10 000 passages par an sont enregistrés aux écluses sur les axes à grand gabarit et 46 % du trafic régional est assuré par des bateaux de 1 000 à 2 000 t de port en lourd. La future liaison Seine-Nord Europe devrait générer à terme un trafic fluvial supplémentaire évalué à 20Mt, ce qui doublera le nombre de passages aux ouvrages. Le nombre de grands bateaux qui circulera sur notre réseau sera croissant et devrait atteindre au moins 60 % à horizon 2040.

Il convient donc d'anticiper ces évolutions en adaptant notre capacité d'accueil d'autant que VNF ouvrira à terme son réseau 24h/24h sur le réseau à grand gabarit. La navigation s'intensifiant, les bateaux devront pouvoir stationner en dehors des zones d'attente aux écluses. **Des zones de stationnement** existent déjà le long du réseau mais en nombre insuffisant ou sous-dimensionnées pour accueillir des unités de 110 à 135 m. VNF identifie d'ores et déjà les zones à requalifier et les nouvelles zones à aménager. Les zones d'attente aux écluses seront également et progressivement adaptées pour faciliter l'amarrage des plus grands bateaux.

De la même manière, le réseau

dispose de **bassins de virement** qui permettent aux bateaux de faire demi-tour mais leur longueur ou leur envasement ne permet pas aux grandes unités de les utiliser. **VNF a identifié le besoin de création de nouveaux bassins de virement comme au port d'Arques** et priorisé la requalification de bassins existants sur le réseau à grand gabarit.

Dans la vie courante, les transporteurs sont en droit de trouver sur le réseau les services dont disposent la plupart des citoyens sédentaires. Afin de répondre à ce besoin, **VNF a déployé un réseau de bornes de distribution d'eau et d'électricité** sur le réseau à grand gabarit et dans certaines zones de stationnement. Celles-ci sont accessibles via une clé rechargeable en unités dans quelques points de vente VNF. A terme, le rechargement s'effectuera à distance via Internet et certaines bornes délivreront l'eau à gros débit et certaines prises électriques disposeront d'un plus fort ampérage. **Trois déchetteries fluviales avec tri sélectif et recyclage ont été installées par VNF** sur les écluses de Quinchy, Douai et Fresnes pour collecter, outre les déchets ménagers, les déchets

liés à l'exploitation du bateau.

**Ce réseau de services peut être étendu, notamment au réseau des ports publics concédés** qui devront s'impliquer encore davantage dans l'accueil de leurs usagers, en déployant ces mêmes services sur les ports de commerce comme les y contraindra la réglementation européenne sous 5 ans.

**La réglementation européenne sur la collecte des déchets de navigation intérieure (CDNI) entrera progressivement en vigueur sur le bassin Nord – Pas-de-Calais.** Elle comporte :

- un volet A sur les déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment, dont le financement de la filière de collecte et élimination est assurée par les transporteurs via une ECO-carte

- un volet B sur les déchets liés à la cargaison, à mettre en place, à la charge de l'affréteur ou du destinataire. **Ce volet concerne directement les ports concédés qui devront s'organiser pour attester de l'évacuation des résidus de cargaison.**

- un volet C sur les autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment

VNF prépare la mise en place de points de collecte des eaux de fond de cale pour compléter l'offre des déchetteries.

Les usagers ont exprimé d'autres besoins comme celui de disposer de **sites adaptés qui leur permettent de débarquer leur véhicule** afin de pouvoir se déplacer pour effectuer les actes de la vie courante ou encore disposer d'**une clé unifiée pour ouvrir les barrières de sécurité posées sur les chemins de halage** en Nord – Pas-de-Calais afin de regagner le réseau principal.

Pour améliorer l'information sur le réseau, **VNF poursuit la pose de panneaux de signalisation fluviale.** Celle-ci évoluera vers une signalisation dynamique **via des panneaux lumineux.** VNF réfléchit également à la manière de diffuser des **informations en temps réel sur le niveau de la ligne d'eau**, information importante par temps de crue.



Il convient également de pouvoir **assurer la maintenance des bateaux fluviaux.** Un seul chantier fluvial est actuellement encore en activité dans la région et des réflexions sont à mener pour conserver ce savoir-faire et faire évoluer cette activité pour répondre aux besoins des unités de grande taille.

**La directive européenne RIS** (River Information Service), adoptée par le Parlement et le Conseil européen le 7 septembre 2005, définit un cadre d'échanges de données harmonisé de la navigation fluviale en Europe. **Elle préconise le développement de l'AIS (Automatic Identification System)** sur les voies reliées à celles d'autres Etats membres



et définit un champ d'interopérabilité. **Ce système permet la géolocalisation des bateaux et l'échange des données** qui sont relayées entre un transpondeur situé sur le bateau et un réseau d'antennes VHF situées à proximité du réseau à grand gabarit. Ce système présente plusieurs avantages. En terme de navigation, **le couplage avec les cartes ECDIS et le radar constitue une aide à la navigation**. Il permet également une **fluidification du trafic** grâce à l'anticipation des mouvements et des arrivées de bateaux au niveau des écluses et des ports. En terme de sécurité, la connaissance en temps réel de la nature de la marchandise transportée permet aux services de secours d'intervenir rapidement avec les moyens adaptés.

**Le suivi des bateaux et donc de la marchandise améliore l'organisation de la chaîne logistique**, facilite l'interopérabilité des modes de transport et la gestion des stocks. Des échanges de données commerciales, sous réserve de l'accord du transporteur, sont également possibles. Les ports d'Anvers, Rotterdam et Amsterdam ont rendu le système obligatoire dès 2012 et celui-ci le sera également sur le Rhin courant 2013. Comme en Allemagne en 2011, aux Pays-Bas et en Flandres en

2012, **VNF a mis en place des mesures incitatives au développement de ce programme en subventionnant l'équipement des bateaux**.

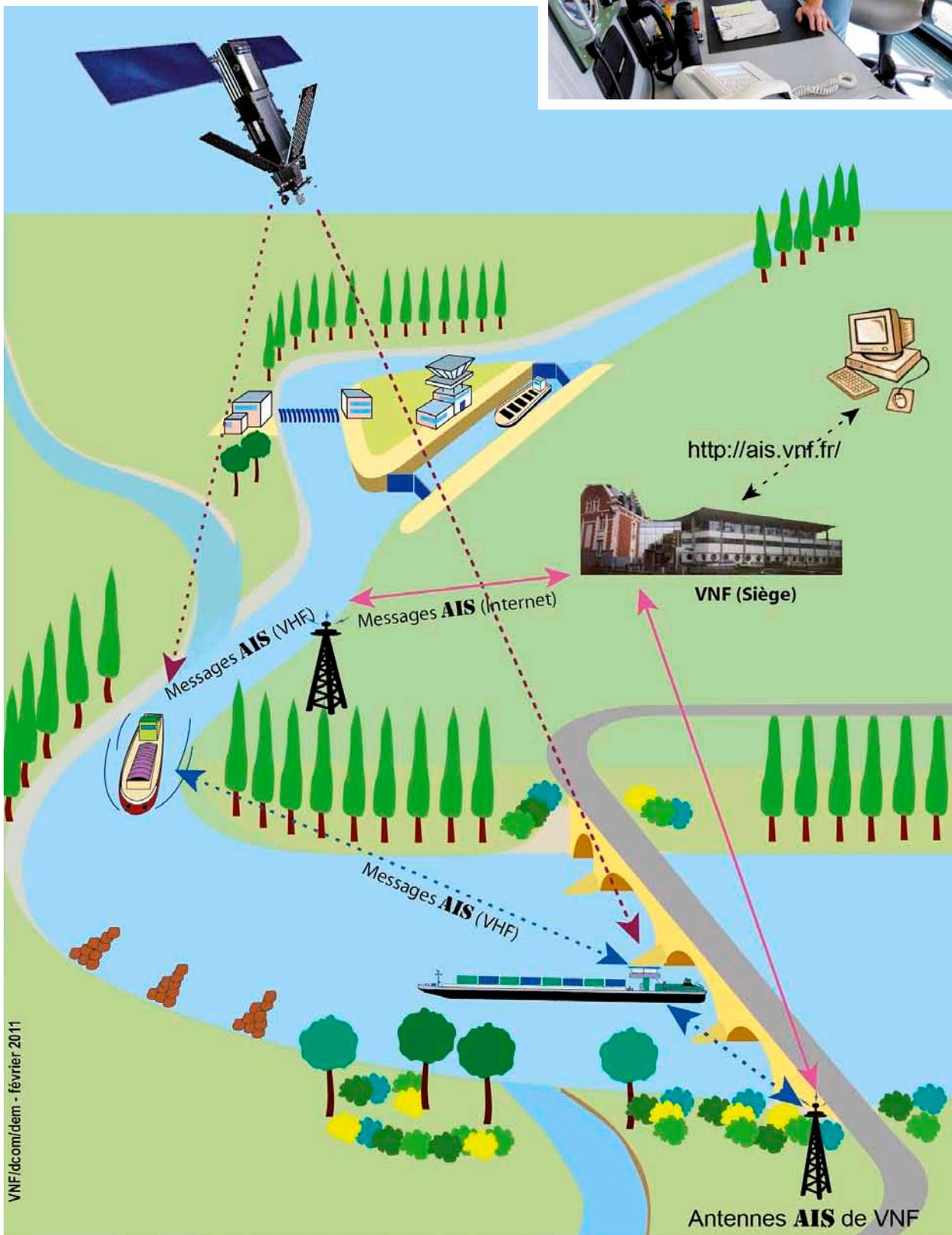
VNF a développé un système informatisé permettant la **diffusion rapide et gratuite des avis à la batellerie qui informent les usagers des perturbations sur le réseau**. Celui-ci est standardisé pour être compatible avec les systèmes européens d'échanges de données fluviales. Un **numéro unique** permet de répondre aux questions d'ordre général et d'exploitation (0 800 863 000). Un **logiciel de calcul d'itinéraire** permet de caractériser les composantes d'un trajet, intégrant les indisponibilités temporaires du réseau.

Les transports fluviaux font l'objet d'une **déclaration de chargement** qui permet à VNF de connaître l'activité transport sur les voies d'eau **et d'établir les statistiques** dont la mission figure dans le statuts de l'établissement. Ces déclarations papier sont en passe d'être **dématérialisées** et permettront un traitement plus rapide des données.



## NOS PRIORITÉS

- Inciter les acteurs portuaires et les chargeurs à s'adapter au niveau de service offert par VNF lorsque le service de téléconduite 24h/24 sera mis en place.
- Adapter les zones d'attente aux écluses, créer de nouvelles zones de stationnement ainsi que des bassins de virement pour répondre à l'accroissement déjà sensible du nombre de grands bateaux
- Créer des zones multi-services pour les transporteurs fluviaux
- Mobiliser les ports fluviaux sur une politique de services à l'utilisateur
- Poursuivre le développement de l'équipement des bateaux en système AIS, gage de sécurité de la navigation fluviale.
- Poursuivre le développement et l'amélioration des systèmes d'échanges de données.
- Assurer le suivi statistique et la connaissance de l'activité transport.



## Objectif 8

# Moderniser la flotte fluviale

Le développement du transport fluvial et le projet Seine-Nord Europe ont induit des réflexions sur le renouvellement de la cale et le bateau du futur. Des programmes de recherche au niveau européen sont en cours autour de nouveaux concepts de bateaux intégrant l'innovation technologique, le développement durable et la performance économique.

Les programmes Watertruck et Inlanav visent à poursuivre le développement et l'optimisation du transport de marchandises sur les voies navigables à petit gabarit. **Des concepts de convois modulables, pouvant s'adapter aux différents gabarits de voie d'eau, sont à l'étude ainsi que des concepts de bateaux auto-déchargeants.**

Le projet Promovan porte sur la motorisation innovante allant du moteur diesel électrique, hybride, à énergie solaire, à super condensateurs jusqu'à la pile à combustion. Leur étude permettra de déterminer la pertinence économique de ces systèmes de motorisation. Des tests sont actuellement en cours sur plusieurs bateaux sur l'axe Rhône-Saône.

Le programme Move It vise à labelliser des innovations standardisées et de les promouvoir auprès des transporteurs fluviaux. Il couvre en particulier l'amélioration des organes techniques des bateaux qui influencent leur rendement énergétique (coque, moteurs, gouvernail, propulseurs d'étrave...). Des programmes de recherche ont été lancés sur la conception d'un économètre optimisé et sur l'hydrodynamique. De nouvelles technologies et de nouveaux équipements ont ainsi été identifiés et leur rentabilité analysée afin d'orienter correctement les transporteurs dans leur stratégie d'investissement et favoriser le développement du

transport fluvial durablement.

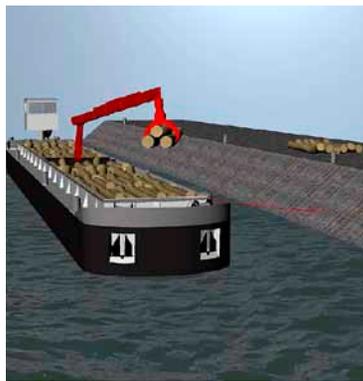
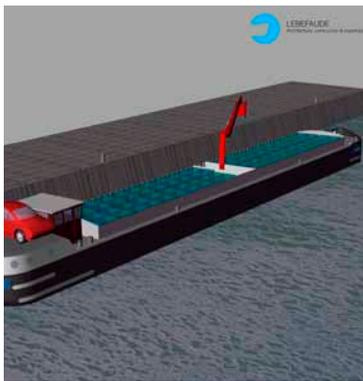
**Plusieurs projets fluviaux ont été déposés dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'ADEME dans le cadre du programme véhicule du futur,** mobilité pour les déplacements quotidiens des personnes et acheminement final des marchandises.

La construction de nouveaux bateaux deviendra bientôt une réalité pour répondre aux besoins de demain. Une étude menée par l'association «Entreprendre pour le fluvial» estime à 200 le besoin de nouvelles unités pour répondre aux trafics pressentis, par le renouvellement et l'accroissement de la flotte. **La construction neuve,** génératrice d'emplois, reste une filière à mettre en place qui **pourrait être une opportunité pour la région Nord – Pas-de-Calais** en raison de la présence de chantiers, notamment de construction navale sur le littoral dont l'activité a des points communs avec la construction fluviale.

En attendant son renouvellement progressif, la flotte française se modernise et intègre les nouvelles technologies visant à limiter la consommation de carburant, la pollution, le bruit. Depuis plusieurs années, VNF finance un plan d'aide à la modernisation et à l'adaptation de la cale fluviale aux besoins des chargeurs. Doté d'une enveloppe de 16,5 M€ et

financé conjointement par VNF et l'État, le plan 2008-2012 a permis de moderniser plus de 400 bateaux, de construire de nouvelles unités et de créer plus de 50 entreprises. **Le dispositif 2013-2017, intitulé Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation, permettra aux transporteurs d'améliorer les performances énergétiques de leurs bateaux, d'en accroître la sécurité,** de les moderniser et de les adapter aux contraintes particulières d'un trafic. Bien sûr, il soutiendra aussi la construction neuve et l'innovation. Afin d'intensifier ce dispositif, VNF souhaite abonder ce budget par des co-financements émanant de ses partenaires, au-delà du soutien local apporté par le Consortium pour la modernisation et le développement du transport fluvial en Nord – Pas-de-Calais.

De par sa position transfrontalière et du débouché du futur canal Seine-Nord Europe, la région Nord – Pas-de-Calais est directement concernée par la problématique du renouvellement de l'offre fluviale. Celle-ci pourrait faire l'objet d'une réflexion autour d'un « **Plan fluvial** » global dans le Nord – Pas-de-Calais pour adapter la filière aux enjeux de demain, à l'instar du plan Rhône-Saône dès 2004, permettant une approche globale de la filière fluviale.



Source : Cabinet LEFEBAUDE

## NOS PRIORITÉS

- Examiner les enjeux de la construction fluviale dans le Nord – Pas-de-Calais en relation avec les partenaires et les chantiers maritimes et fluviaux.
- Mobiliser les partenaires pour soutenir la modernisation de la flotte régionale et la construction de cale neuve et performante.
- Favoriser la mise en place d'un plan fluvial Nord – Pas-de-Calais.

## Objectif 9

# Accompagner l'évolution de la profession et la création d'entreprises fluviales

Le paysage fluvial évolue fortement et les professionnels du transport fluvial doivent s'adapter pour répondre aux changements déjà perceptibles dans la profession. La filière fluviale se trouve aujourd'hui confrontée à la nécessité de répondre à une demande pour laquelle elle est insuffisamment préparée. Elle doit faire face à un renouvellement insuffisant en personnel navigant, à la modernisation de la flotte et à la demande de plus en plus forte en grandes unités fluviales qui s'accroîtra encore. Pour une partie d'entre elles, les entreprises fluviales passeront d'une structure artisanale à d'autres modes de gestion qui permettront de garantir la rentabilité de l'exploitation, particulièrement lors de l'acquisition des grosses unités fluviales qui requièrent un investissement important. Il convient donc d'accompagner la profession à cette évolution.

Dès 2006, l'Union Européenne et les pays de l'Europe fluviale ont intégré les problématiques de la filière fluviale et décidé d'un programme d'actions consacré au soutien du transport fluvial, le programme **Naiades**. Le 1<sup>er</sup> octobre 2008, **Platina** (2009-2013) a été lancé pour décliner les actions de ce programme autour de l'amélioration de l'accès au marché, la modernisation de la flotte, le développement du capital humain, le renforcement de l'image du transport fluvial et l'amélioration des infrastructures. VNF ainsi que 22 partenaires de 9 pays fluviaux ont participé à ce programme. Le programme **Naiades II**, qui lui succédera se concentrera sur les actions concrètes à mettre en place pour développer le report modal vers le fluvial, compte tenu de ses atouts en terme de développement durable. VNF s'est préoccupé très tôt de ces questions et a initié en mai 2007 la création de l'association **Entreprendre pour le Flu-**

**vial (EPF)** dont la mission est de **relancer la filière fluviale en France**.

Pour répondre aux porteurs de projets, EPF a mis en place plusieurs outils :

- un **label EPF**, reconnu par les banques, apporte son crédit aux financeurs du projet.

- un **fonds de prêt d'honneur sans intérêts « Fluvial Initiative »**, qui bénéficie de l'expérience du réseau Initiative France et de la garantie OSEO.

Deux autres dispositifs sont en cours de constitution :

- un **Fonds Commun de Placement à Risques** dédié à la filière fluviale aura pour objectif le développement des petites et moyennes entreprises, par l'accroissement de la taille de l'entreprise ou par l'acquisition de plus grosses unités fluviales.

- un dispositif de réindustrialisation par défiscalisation : **Fluvial Invest**. Celui-ci consistera à faire financer, par des entreprises privées, des investissements dans

la flotte fluviale en échange d'un crédit d'impôts.

La profession se trouve par ailleurs confrontée à un déficit de personnel navigant.

Des actions sont menées, tant au niveau européen que national, pour **inciter les jeunes à rejoindre les métiers du fluvial, porteurs d'avenir**. EPF participe à des salons destinés à l'orientation des jeunes et VNF et ses partenaires éditent des brochures comme le guide de l'Étudiant dédié aux métiers du fluvial et à ses filières de formation. Des plaquettes ont également été éditées en différentes langues dans le cadre du programme Platina.

Des réflexions sont en cours sur **la formation des futurs professionnels afin de mieux intégrer la dimension européenne**. L'évaluation des besoins à terme est en cours, tant au niveau qualitatif que quantitatif. Le renforcement de l'apprentissage des langues étrangères et l'échange



## LES FORMATIONS

BAC Pro "Transport fluvial" et CAP "Navigation intérieure"

◆ **Centre de formation des Apprentis de la Navigation intérieure**

48490 Le Tremblay-sur-Mauldre  
[www.cfa-navigation.fr](http://www.cfa-navigation.fr)

Prépare la mention complémentaire de transporteur fluvial

◆ **Lycée/CFA Emile-Mathis**

67300 Schiltigheim  
[www.lyc-mathis-schiltigheim.ac-strasbourg.fr](http://www.lyc-mathis-schiltigheim.ac-strasbourg.fr)

◆ **Lycée professionnel Les Catalins**

26216 Montélimar  
[www.catalins.fr](http://www.catalins.fr)

Bac + 2 "Technicien supérieur du transport international et de la logistique portuaire, option navigation intérieure"

◆ **CNAM Haute Normandie**

76500 Elbeuf  
[www.isni.eu](http://www.isni.eu)

◆ **CNAM Bourgogne**

71100 Chalon/Saône  
[www.cnam-bourgogne.com](http://www.cnam-bourgogne.com)

d'expériences avec les centres de formation étrangers sont des pistes avancées. Les chargeurs font part d'exigences plus importantes en terme de sécurité, de prise en compte de l'environnement qu'il conviendra d'intensifier dans les programmes de formation initiale ou continue. Conduire un bateau demande beaucoup de pratique et pour suppléer la difficulté à trouver un maître d'apprentissage, **l'utilisation de simulateurs de conduite performants** permettrait de justifier en partie des 100 à 4x100 jours de conduite exigés à ce jour pour passer le permis de navigation, sans toutefois remplacer totalement la conduite à bord, sachant que ces durées sont susceptibles d'être étendues. L'utilisation des nouvelles technologies pourra être développée pour mettre en ligne **des modules de formation ou d'apprentissage sur Internet**. La mise en place de formations diplômantes devra assurer une évolution de carrière et une lisibilité aux jeunes entrants dans la profession. Un **Bac pro fluvial sera mis en place à la rentrée 2013** avec l'Éducation nationale dans 3 établissements. Il permettra de faire le lien entre le CAP de navigation intérieure et les formations de niveau Bac + 2 mises en place par le CNAM et dispensées par l'Institut Supérieur de Navigation Intérieure.

L'incitation au report modal passe par la sensibilisation des futurs utilisateurs de la voie d'eau que sont les logisticiens. Il conviendrait de **développer l'enseignement du fluvial dans les formations professionnelles et dans les formations supérieures**. En partenariat avec "Sup de Co" La Rochelle, VNF a mis en place une chaire fluviale pour développer des modules de formation destinés aux logisticiens dans les entreprises.

La région est d'autant concernée par la dimension européenne du transport fluvial que 65 % des échanges fluviaux du Nord – Pas-de-Calais sont réalisés avec la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, tendance qui s'accroîtra d'avantage à l'arrivée du canal Seine-Nord Europe. Au niveau régional, **la filière fluviale gagnerait à une approche globale** autour de la formation, de la création d'entreprise. Le campus de formation Euralogistic par exemple pourrait proposer des modules de formation au transport fluvial et aux métiers de la filière.

Pour renforcer sa représentation et assurer une meilleure lisibilité de la filière fluviale, une **Inter-professionnelle fluviale** est en cours de création au niveau national pour regrouper les différentes professions de la voie d'eau : artisans, armements, chantiers fluviaux, courtiers de fret, etc.

## NOS PRIORITÉS

- **Accompagner les initiatives et les soutiens en faveur de la création d'entreprises fluviales régionales.**
- **Intégrer le mode fluvial dans les filières de formation logistique afin d'ouvrir l'accès à la profession et sensibiliser les acteurs de la logistique.**
- **Sensibiliser les jeunes et les personnes en reconversion aux métiers de la filière fluviale.**