



Le sapin de l'Elysée arrivera par voie d'eau

Bateau affrété par VNF pour transporter le sapin de Noël de l'Elysée



Contacts presse

Direction de
la communication VNF

Pauline Leybold
T. 01 44 89 65 00
P. 06 64 59 07 87
pauline.leybold@vnf.fr

Agence de presse
Confluence

Blandine Guyon
T. 01 40 07 98 27
P. 06 88 39 44 05
blandise.guyon@vnf.fr



Transport du sapin de Noël de l'Elysée par VNF

Béthune, 05 décembre 2014



En affrétant un bateau pour transporter l'arbre de Noël de l'Elysée et en se mobilisant pour permettre le transport du sapin sur le réseau fluvial, en collaboration avec Val'hor (Interprofession du paysage et du végétal), Voies navigables de France démontre une fois de plus la capacité du mode fluvial à allier tradition et modernité, efficacité et responsabilité.

3 jours seulement de navigation seront nécessaires pour transporter le sapin depuis Auxerre jusqu'au cœur de Paris. Entre le 6 et le 9 décembre, le conifère naviguera ainsi sur 213 km de réseau fluvial géré par VNF. Parti du canal du Nivernais, il empruntera ensuite l'Yonne et la Seine. Il traversera ainsi de nombreux sites touristiques fluviaux et franchira de multiples ouvrages d'art, dont certains emblématiques de la politique que mène VNF en faveur de la modernisation des infrastructures.

I. D'Auxerre à Paris : le parcours du sapin (page 3)

- 1-Le tracé et les chiffres clefs
- 2-Carte détaillée du parcours du sapin
- 3-Les ouvrages d'art emblématiques sur le parcours
- 4- Les sites touristiques fluviaux emblématiques du parcours en image

II. Le fluvial, mode de transport durable (page 9)

- 1-Conjuguer transport et environnement
- 2-Gérer les usages de l'eau en protégeant la ressource
- 3-VNF, un acteur engagé

III. VNF : relever les défis du fluvial (page 11)

- 1-Garantir le service public de la voie d'eau
- 2-Promouvoir le développement économique du fluvial
- 3-Partenaire du développement du tourisme et des territoires



I - D'Auxerre à Paris :

Le parcours du sapin

1 - Le tracé et les chiffres clé

Le bateau ira à la rencontre de nos territoires et de notre patrimoine paysager, architectural, historique, culturel ou industriel.

L'occasion aussi de traverser les écluses et les ouvrages d'art emblématiques exploités par VNF sur l'itinéraire.

Chiffres clefs :

3 jours de navigation : entre le 6 et le 9 décembre

Nombre de km de réseau navigable :

213 dont :

108 km sur l'Yonne

105 km sur la Seine

Nombre de rivières traversées : 2

Yonne et Seine amont (Haute Seine)

Dénivelé entre Paris et Auxerre : 70 m

Nombre d'ouvrages :

32 barrages de navigation pour gérer les plans d'eau

36 écluses pour le passage des bateaux

3 haltes :

Joigny le 06/12 au soir

Saint-Mammès le 07/12 au soir

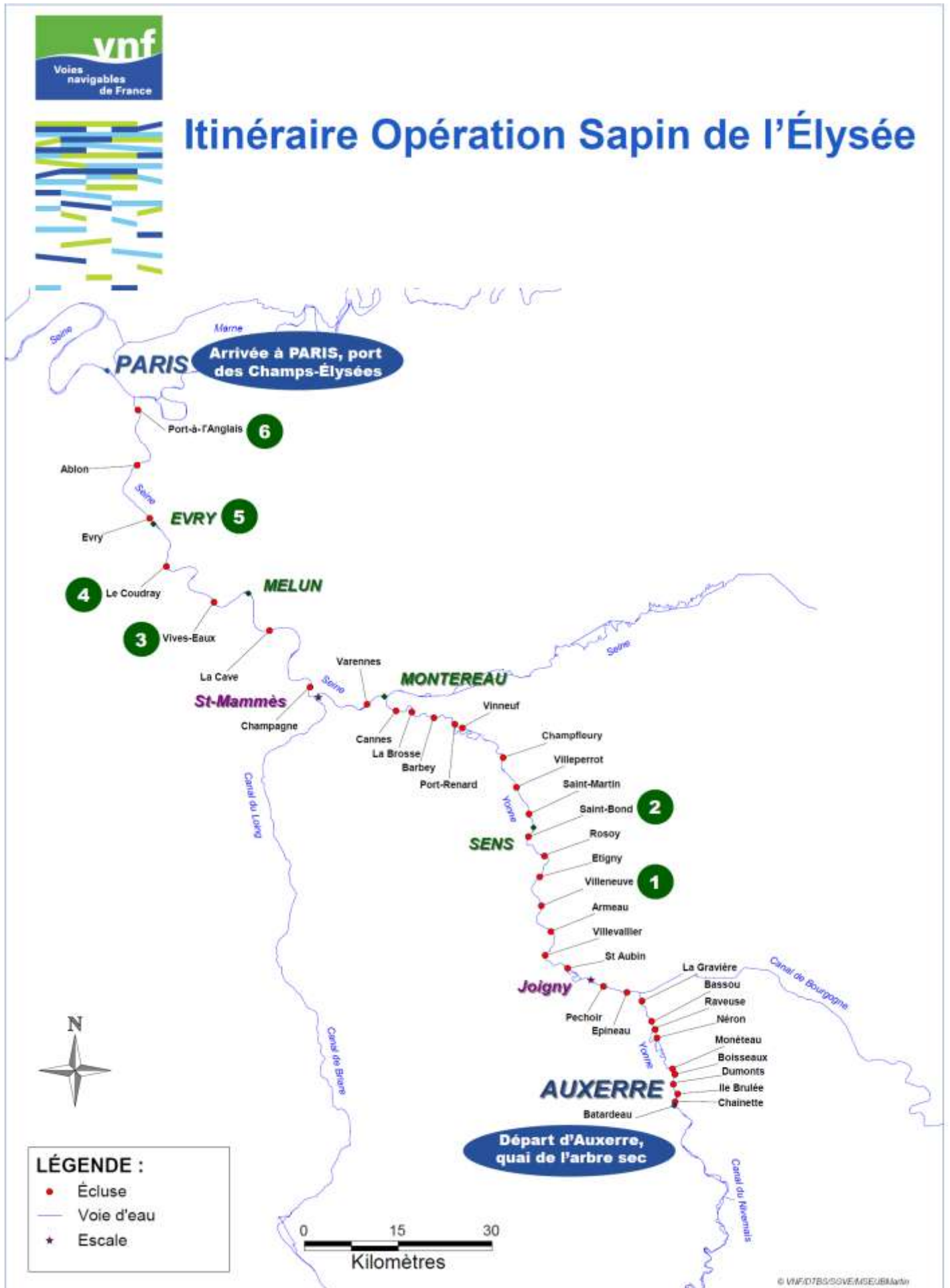
Écluse du Port à l'Anglais le 08/12 au soir



4 départements : 89 (Yonne), 77 (Seine et marne), 94 (Val de Marne), 75 (Paris)

2 régions : Bourgogne et Ile de France

2- Carte détaillée du parcours du sapin



Les fleuves et rivières empruntés

Le Nivernais

Pour rejoindre Paris, le bateau qui transportera le sapin de Noël de l'Élysée partira du Canal du Nivernais, un des plus beaux canaux d'Europe !

A l'origine en 1784, le canal du Nivernais était destiné à acheminer les bois du Bazois (territoire reliant le canal du Nivernais au massif du Morvan...) jusqu'au seuil de partage des eaux entre Loire et Yonne, pour les verser ensuite dans une rigole qui les conduirait dans l'Yonne et au-delà, à Paris.

Dès son inauguration en 1843, il permet l'acheminement de marchandises : en premier lieu du bois mais également du charbon, de la pierre, des céréales et même du vin.

Vers la fin du XIX^{ème}, la concurrence du train et du charbon du Nord de la France, conjugués à la baisse de la demande parisienne en bois de chauffage vont faire chuter l'activité de la voie d'eau. Elle deviendra quasiment nulle vers 1970. L'existence même du canal est menacée. C'est à cette période qu'il va perdre sa vocation économique première pour devenir progressivement un axe touristique de premier plan.

Au fil des années, l'intérêt croissant des plaisanciers du monde entier va conduire les collectivités locales et VNF à unir leurs forces pour développer une offre touristique attractive sur l'ensemble du linéaire.

La Seine et l'Yonne

La Seine et son principal affluent, l'Yonne, sont des points de passage importants du transport fluvial, que ce soit pour le transport de marchandises ou pour le tourisme.

En matière de transport de marchandises :

Le fret fluvial entre Paris et Auxerre représente 6,56 millions de tonnes manutentionnées en 2013, contre 5,88 millions de tonnes en 2012, soit une progression de 2.8% en 1 an.

1000 bateaux de fret franchissent ainsi annuellement les écluses de l'Yonne aval (entre Joigny et Motereau) et plus de 12 000 franchissent les écluses de la Seine, dans sa partie située en amont de Paris.

En matière de tourisme fluvial :

L'Yonne amont, entre Auxerre et Joigny, connaît un fort trafic de tourisme. 1000 bateaux de plaisance y sont chaque année comptabilisés aux écluses. Cette fréquentation est plus faible pour l'Yonne aval : seulement 350 bateaux de plaisance y sont comptabilisés aux écluses.

La Seine amont enregistre pour sa part un beau taux de fréquentation touristique, avec plus de 1000 passages de bateaux de tourisme aux écluses chaque année.

3- Les ouvrages d'art emblématiques de la modernisation des infrastructures

Tour d'horizon des ouvrages modernisés et automatisés par VNF entre Auxerre et Paris.

1



Le barrage de Villeneuve-sur-Yonne (89) a été entièrement modernisé entre 2012 et 2013, date de sa mise en service. Outre l'amélioration de sa gestion hydraulique, il est désormais équipé d'une passe à poissons*. Projet mené par VNF et cofinancé par la Région Bourgogne et le Conseil général de l'Yonne. ©Etienne Berrier NPI

2



Le barrage de St Bond (89) a été entièrement automatisé pour en faire un barrage du 21ème siècle. En cours d'achèvement, ce projet à hauteur de 10 millions d'euros mené par VNF est cofinancé par la Région Bourgogne, le Conseil général et l'Europe.

3



Le barrage de Vives-Eaux (77) est en cours de reconstruction. Les travaux, démarrés en mars 2014 devraient se terminer en 2017. Un chantier de 40 millions d'euros cofinancé par la Région IDF et l'Agence de l'eau Seine Normandie.
©Photo Lou Kat/Luc Weizmann Architecte

4



Après six ans de travaux sur le barrage de Coudray-Montceau (91), son écluse est désormais la plus à la pointe en matière de technologie et de normes environnementales du territoire. Projet d'envergure de modernisation à hauteur de 40 millions d'euros (cofinancement Région IDF et Agence de l'eau Seine Normandie).
©VNF/Blablalpicture

5



Rénovation complète de l'écluse principale d'Evry (91). Depuis le 1er septembre 2014, l'écluse (180mx12) est en chômage pour une durée d'un an afin d'effectuer une complète rénovation de l'ouvrage. Cofinancement Région IDF et Europe.
©VNF/DTBS

6



Travaux de confortement, sur l'écluse de Port-à-l'Anglais (94), qui ont été réalisés en novembre 2014. Premier ouvrage à l'amont de Paris, ce site fluvial est très bien intégré dans son environnement grâce notamment à deux longues promenades aménagées par le Conseil général du Val de Mame et VNF. Avec celui de Suresnes à l'aval, le barrage de Port-à-l'Anglais maintient le bief de Paris. ©Franck Delabarre



4 écluses principales sur la Haute Seine (Coudray, Vives-Eaux, La Cave et Varennes) ont été entièrement rénovées en 2013 (16 M€ d'opération cofinancé par la Région IDF et l'Europe).
©VNF/Blablalpicture

* Passe à poissons : Pour que les espèces migratrices puissent franchir les barrages sans obstacle, et donc garantir ce qu'on appelle « la transparence » des ouvrages, VNF créé et gère des passes à poissons. Cela permet de préserver ou de rétablir la circulation de ceux-ci et le développement des espèces. Tous les barrages reconstruits par VNF sont désormais équipés de passes à poissons et de nombreux ouvrages de franchissement piscicole ont été aménagés sur des barrages existants. Fin 2013, plus d'une quarantaine de barrages situés sur des cours d'eau à enjeux étaient ainsi équipés de passes à poissons.

4- Les sites touristiques fluviaux emblématiques du parcours en image

Au delà des infrastructures et ouvrages d'art traversés, ce projet est l'occasion de s'immerger dans territoires fluviaux... De la Bourgogne à Paris, un parcours au cœur du patrimoine fluvial français.



Départ depuis **Auxerre (89)** en Bourgogne le 6 décembre via le canal du Nivernais. Cette région, possède plus de 1000 km de voie d'eau, le plus important réseau navigable de France.



Première halte du bateau le 6 décembre au soir : **Joigny (89)**.



Le sapin passera ensuite par **Villeneuve-sur-Yonne (89)**, dont le nouveau barrage entièrement automatisé a été inauguré le 17 octobre 2013.



Deuxième halte le 7 décembre au soir à **Saint-Mammès (77)**, à la confluence entre la Haute et la petite Seine. Ville batelière de référence, sa nouvelle halte fluviale a été inaugurée en juin 2000.



Le voyage continue à **Montereau (77)**. Situé à 80 kms de la Seine et à la confluence de la Seine et l'Yonne, la ville constitue une véritable plateforme de transport multimodale accessible au grand gabarit.



Poursuite du parcours vers **Corbeil-Essonne (91)**. Au delà de ses remparts, la ville dispose du site portuaire Saint-Nicolas, plus grand port céréalier d'Ile de France, il permet aussi le transfert de divers éléments utilisés dans les centrales EDF.



Troisième halte le 8 décembre au soir en Ile-de-France au pont du **Port à l'Anglais (94)**. Avec ses 250 mètres de longueur, il a été conçu pour faciliter la liaison de la ville de Vitry sur Seine aux communes limitrophes.



Arrivée à **Paris** le 9 décembre dans la matinée Quai des Champs-Élysées. Un parcours à la découverte de notre patrimoine architectural et environnemental.



II. Le fluvial : mode de transport durable !

En transportant le sapin de Noël de l'Elysée pour la première fois par voie d'eau, VNF met à l'honneur les atouts environnementaux du fluvial. Aujourd'hui, le fluvial participe clairement à la transformation des modes de consommation par sa fonction de « transport », qu'elle soit de marchandises ou de passagers. Dans le cadre de l'exploitation de ce réseau naturel, VNF a pour mission de permettre et faciliter un transport durable en favorisant notamment le report modal. Un objectif : conjuguer performance et respect de l'environnement, économie et écologie, compétitivité et durabilité.

1- Conjuguer transport et environnement

Les avantages du fluvial sont nombreux :

- **faible empreinte carbone et énergétique**

Mode massifié, le transport fluvial consomme de 2 à 4 fois moins de carburant et émet de 2 à 4 fois moins de CO₂ que le mode routier pour une tonne de marchandises transportée, sur une distance équivalente.

- **des nuisances réduites pour les collectivités**

Le mode fluvial permet aux collectivités de réduire les nuisances pour les habitants et l'environnement. La réduction de la congestion par le report modal de la route vers le fleuve, la réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores font du mode fluvial un mode vertueux. Ces externalités positives du mode fluvial sont une réponse à la pression croissante des villes et territoires dans la gestion des transports urbains de marchandises.

- **des conditions de transport sécurisées**

Les accidents, très rares sur la voie d'eau, font du fluvial un mode de transport fiable et sûr pour l'ensemble de ses usagers.

- **des délais fiabilisés**

A l'inverse de la route, le réseau par voie d'eau n'est pas congestionné, ce qui assure aux transporteurs des délais optimisés et mieux anticipés.

Grâce à ces atouts, le fluvial est un mode de transports résolument tourné vers l'avenir, en croissance depuis 10 ans, tout en disposant encore d'un potentiel significatif, et qui respecte les exigences du développement durable.

2- Gérer les usages de l'eau en protégeant la ressource

VNF est un acteur majeur pour la préservation de l'eau et s'engage au quotidien à assurer l'exploitation de son réseau en optimisant la gestion et la qualité de cette ressource fondamentale.

Dans un souci d'optimisation et d'économie de la ressource en eau, mais aussi de préservation de l'écosystème, VNF s'est engagé dans une démarche de modernisation et de rationalisation de l'ensemble de ses activités de gestion hydraulique.

Pour ses principales activités, VNF a mis en place la norme ISO 14001 et a été certifié pour la protection et la restauration des digues et des berges, la gestion des dragages, l'optimisation de la ressource en eau et l'aménagement des terrains de dépôt. Pour garantir la préservation des milieux aquatiques et les continuités écologiques, l'établissement collabore avec les acteurs territoriaux et les ONG. Grâce à des conventions de partenariat signées avec les Agences de l'eau, l'établissement décline, bassin par bassin, les aménagements en faveur du maintien et de l'essor de la biodiversité : frayères, passes à poissons, préservation de la flore remarquable, etc.

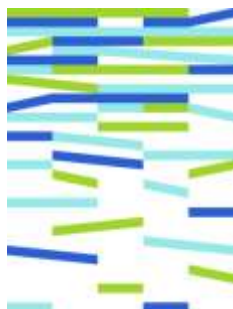
VNF travaille en partenariat direct avec les agences de l'eau également sur le thème du respect des normes d'état écologique des eaux. L'établissement a ainsi signé des conventions engageantes avec les agences de l'eau, lui permettant de réaliser sur les milieux aquatiques, dans de bonnes conditions d'efficacité et de protection de la ressource, des travaux et des opérations indispensables à la gestion optimisée de l'eau et du trafic.

3 VNF, un acteur engagé

Innové pour rendre le transport fluvial encore plus respectueux de l'environnement

Le fluvial est un mode de transport peu polluant, mais il est possible de diminuer encore l'emprunte énergétique des bateaux. C'est un enjeu majeur pour le transport fluvial. C'est pourquoi VNF souhaite encourager et favoriser l'innovation en la matière, et particulièrement au niveau de l'évolution des motorisations, afin de les rendre toujours moins polluantes.

Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI), proposé par VNF et validé par l'Union européenne, propose ainsi des aides destinées à soutenir les transporteurs qui engagent des adaptations techniques visant à rendre le transport fluvial plus respectueux de l'environnement. Les changements de motorisations des bateaux, qui permettent une économie moyenne de 50 à 100 tonnes de CO₂ par an et par bateau, sont notamment subventionnés jusqu'à 70 000 euros. Entre 2008 et 2013, ce système d'aide a permis de remplacer près de 100 moteurs. VNF s'attache également à rechercher la mobilisation des acteurs industriels et professionnels de la voie d'eau pour développer de nouvelles motorisations.



III. VNF : relever les défis du fluvial

Voies navigables de France agit au quotidien pour préserver le patrimoine fluvial français et assurer son développement au service de la compétitivité du transport et de la logistique. L'établissement protège et entretient des voies et ouvrages parfois uniques au monde qui sont aussi des composantes de l'attractivité touristique de nos régions. Il agit en établissement responsable pour garantir le meilleur service à ses usagers et à ses partenaires.

1- Garantir le service public de la voie d'eau

Moderniser le réseau

Le mode de transport par voie fluviale est le seul à connaître une croissance constante depuis 20 ans. Pour accompagner cet essor et permettre un report modal vers la voie d'eau toujours plus dynamique, VNF concentre ses efforts sur la fiabilité et la sécurité du réseau et sur l'amélioration de sa performance. Aussi, voie par voie, VNF s'adapte-t-il aux attentes de ses usagers. Dans cette optique, l'établissement reconstruit et modernise les ouvrages de navigation (barrages, écluses...), automatise et sécurise leur fonctionnement et leur entretien. Les investissements sont concentrés majoritairement sur le réseau à vocation de transport de marchandises et sur le réseau à forte fréquentation touristique.

Exploiter le réseau fluvial pour tous les usages de l'eau

La gestion hydraulique est au cœur des missions de VNF. Garant de la navigabilité des fleuves, rivières et canaux, l'établissement doit maintenir les niveaux d'eau indispensables à la circulation des bateaux. Il agit pour cela sur plus de 360 barrages de navigation et près de 900 autres ouvrages hydrauliques qui permettent de gérer les débits et niveaux d'eau en fonction des variations climatiques. VNF optimise également la gestion hydraulique pour garantir les autres usages de l'eau : alimentation des populations en eau potable, approvisionnement en eau des industries, refroidissement des centrales nucléaires, production hydro-électrique, irrigation agricole, vie piscicole...

Développer des services aux usagers

Voies navigables de France développe les services qu'il offre sur le réseau et les adapte en fonction des enjeux et des trafics de chaque itinéraire fluvial : horaires de navigation, ouverture des écluses par télécommande, développement d'un réseau de quais et haltes fluviales, fourniture de points d'eau...

L'établissement développe par ailleurs une maintenance préventive qui permet de limiter les incidents et d'améliorer la disponibilité du réseau. Afin de favoriser la fluidité et la sécurité des trafics, il optimise les systèmes d'information et en propose de nouveaux sur internet.

Dialoguer avec les acteurs et les usagers de la voie d'eau

VNF est au service de tous les acteurs de la voie d'eau. Il a mis en place des structures d'échange avec l'ensemble des parties prenantes : acteurs du territoire, usagers, associations environnementales, chambres consulaires, etc. Il a ainsi créé des commissions territoriales, à l'échelon régional, qui constituent les instances de concertation et d'échange au bénéfice de la voie d'eau. VNF s'est également doté, aux niveaux national et territorial, de commissions d'usagers, véritables instances de concertation où sont débattus les chômages (périodes durant lesquelles la navigation est interrompue

ou restreinte sur une voie navigable), la tarification du réseau, ses horaires d'ouverture et l'implantation des équipements nécessaires aux usagers. Un numéro d'appel unique a aussi été mis en place ainsi que de nombreux services dématérialisés pour faciliter les échanges administratifs.

Contribuer à préserver les ressources en eau et à protéger l'environnement

VNF agit au quotidien en établissement écoresponsable. L'exploitation des voies navigables et de leurs infrastructures vise l'excellence environnementale : utilisation de techniques végétales sur les berges ou de produits écologiques sur les chantiers, opérations de dépollution... L'établissement a également supprimé les produits phytosanitaires pour l'entretien.

Pour ses principales activités, VNF a mis en place la norme ISO 14001 et a été certifié pour la protection et la restauration des digues et des berges, la gestion des dragages, l'optimisation de la ressource en eau et l'aménagement des terrains de dépôt. Pour garantir la préservation des milieux aquatiques et les continuités écologiques, l'établissement collabore avec les acteurs territoriaux et les ONG. Grâce à des conventions de partenariat signées avec les Agences de l'eau, l'établissement décline, bassin par bassin, les aménagements en faveur du maintien et de l'essor de la biodiversité : frayères, passes à poissons, préservation de la flore remarquable, etc.

2- Promouvoir le développement économique du fluvial

Favoriser l'essor du transport fluvial de marchandises

Le fluvial est un mode de transports dit « doux » qui répond aux défis de développement durable. Que ce soit auprès des entreprises et des industries ou des opérateurs du transport et de la logistique, VNF conduit des actions concrètes pour favoriser le recours au transport fluvial.

Pour renforcer l'attractivité économique du transport fluvial, VNF contractualise des partenariats avec les professionnels du monde logistique et industriel et avec ceux de la grande distribution, soucieux d'optimiser le report modal. Il apporte son soutien aux entreprises qui investissent sur la voie d'eau. VNF favorise également le développement des ports fluviaux, en facilitant les investissements. L'établissement encourage la relation entre chargeurs, opérateurs et transporteurs en organisant des réunions d'affaires et des rencontres professionnelles. Il œuvre à l'amélioration de la flotte fluviale par l'attribution d'aides à la modernisation et à l'innovation.

Engagés pour l'avenir de la voie d'eau

Avec 8 500 km de voies navigables, la France dispose de l'un des principaux réseaux fluviaux d'Europe. Les projets de voies fluviales nouvelles ou de mise aux normes européennes des voies existantes visent à rendre ce réseau plus compétitif et contribuent au maillage du réseau fluvial européen. Doter la France d'un réseau fluvial à grand gabarit, c'est offrir aux ports maritimes et intérieurs, et plus largement à l'économie nationale, des leviers de compétitivité équivalents à ceux de nos voisins du Nord. VNF porte d'importants projets de développement de la voie d'eau pour relier les grands bassins de navigation français et européens.

3- Partenaire du développement du tourisme et des territoires

VNF s'engage pleinement aux côtés des acteurs territoriaux et des professionnels du tourisme, pour favoriser l'essor du tourisme éco-patrimonial.

Gestionnaire du domaine public fluvial, VNF développe un réseau de ports et de haltes de plaisance, afin de favoriser le tourisme embarqué. Il met en place de nombreux services aux plaisanciers. L'établissement favorise la fréquentation de ces sites touristiques emblématiques, en collaboration avec les collectivités locales, par l'aménagement du domaine public fluvial (véloroutes-voies vertes, aménagements pédestres, bornes multimédia, etc.). Il accompagne le développement des activités sportives et de loisirs (canoë, aviron, pêche, vélo...). VNF entretient des liens étroits avec les grandes compagnies de croisière pour mettre en place les infrastructures nécessaires aux escales des paquebots fluviaux, leur garantissant les accès aux sites touristiques les plus emblématiques de notre territoire.