



DOSSIER DE PRESSE

Colloque national

« Le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique et écologique »

Mercredi 29 mai 2019

Fédération Nationale des Travaux Publics

3 rue de Berri - 75008 Paris

Sommaire

I/ Les enjeux de la transition énergétique et écologique pour le transport fluvial et les raisons de l'organisation du colloque national	p.3
II/ Le transport fluvial, des avantages au plan environnemental	p.7
– Une nouvelle étude de l'ADEME sur l'efficacité énergétique et environnementale du transport fluvial de marchandises et de personnes	p.7
– Forces et freins	p.8
– L'innovation comme levier pour rendre le transport fluvial encore plus écologique	p.11
III/ Présentation des partenaires	p.17

I. Les enjeux de la transition énergétique et écologique pour le transport fluvial et les raisons de l'organisation du colloque national

Les organisateurs du colloque national « *Le transport fluvial à l'heure de la transition énergétique* » précisent les motivations qui les ont poussés à organiser cet événement fédérateur.

Pour vous, en quoi le transport fluvial a aujourd'hui un rôle majeur à jouer pour lutter contre le réchauffement climatique et les impacts environnementaux du transport de marchandises ?

Thierry Guimbaud, Directeur général de Voies Navigables de France :

« Le transport fluvial est un levier actuel et d'avenir de l'indispensable transition écologique et énergétique. Alors que les flux de marchandises augmentent, le transport fluvial dispose d'atouts essentiels. Même si elle peut varier en fonction de la massification ou de la nature des transports, son empreinte environnementale est globalement meilleure que celle des autres modes. C'est un transport fiable, sûr, peu bruyant et non saturé. Il est en capacité d'accueillir un trafic de fret de 3 à 4 fois plus important qu'aujourd'hui sans qu'il y ait besoin de réaliser des investissements lourds.

Enfin, le transport fluvial sait s'adapter, à la fois au type de marchandises et aux besoins du marché. Il faut le savoir. Pour autant, cela ne signifie pas qu'il ne faut pas encore travailler à améliorer la performance de ce mode. La transition écologique et énergétique s'accélère, les enjeux sont énormes. La filière est aujourd'hui mobilisée pour faire émerger un modèle décarboné et encore plus propre pour faire du fluvial un levier incontournable à l'avenir de cette transition. »

Régine Bréhier, Directrice générale de HAROPA :

« Face au changement climatique, les exigences environnementales sont toujours plus fortes. La France veut ainsi atteindre la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050. Il faut donc

privilégier les transports alternatifs à la route. Moins de camions permet de désengorger la circulation, mais c'est aussi moins de bruit, moins de poussière et moins d'émissions de gaz à effet de serre.

HAROPA joue aujourd'hui un rôle majeur dans la « fluvialisation » des schémas logistiques, à l'image de son action sur la stratégie d'évacuation des déblais issus des chantiers du Grand Paris : création de ports, mise à disposition de foncier portuaire et bien entendu, promotion de solutions fluviale et maritime, mais aussi électrification des quais et installation de bornes pour les marinières etc...

A l'avant-garde de la transition écologique des transports, le transport fluvial doit conforter sa position de leader dans ce domaine avec l'aide de tous les acteurs de la filière : transporteurs, gestionnaires d'infrastructures, aménageurs, fournisseurs d'énergie, industriels, les territoires et l'Etat. »

Selon vous, quels sont aujourd'hui les freins à lever pour que le transport fluvial soit utilisé plus massivement et que ses avantages au plan écologique soient pleinement exploités ?

Olivier Jamey, Président de la Communauté Portuaire de Paris :

« Nous avons plusieurs défis à relever : mieux faire connaître le transport fluvial, en simplifier l'accès et innover pour changer notre image. Le transport fluvial a de nombreux atouts à valoriser. Au plan écologique tout d'abord, car le bateau a un impact environnemental faible et encore plus lorsqu'il est électrique. En plus, il permet de concentrer de gros volumes, qu'il est ensuite possible d'éclater en de petites livraisons urbaines avec des véhicules zéro émission.

Au-delà, le mode fluvial apporte une réelle valeur ajoutée : en matière de logistique, les produits transportés peuvent être directement transformés ou conditionnés sur un bateau. Autre exemple, quand vous empruntez une navette fluviale, vous pouvez travailler pendant votre trajet et optimiser ainsi votre temps. Et c'est un mode de transport à la fiabilité éprouvée, notamment en milieu urbain : avec le fluvial il n'y a pas de retard.

A Paris, où la plupart des armateurs sont en situation d'investir, nous avons choisi de mettre l'accent sur l'Innovation, mais cela nécessite une simplification administrative drastique. Nous devons faire évoluer les réglementations pour permettre les effets de série et amortir les coûts

de développement, créer un éco-système qui encourage l'innovation, ainsi qu'une approche du domaine public, assise de toutes nos exploitations, qui s'inscrit davantage dans le développement économique. »

Pour quelles raisons avez-vous souhaité organiser ce colloque aujourd'hui ?

Thierry Guimbaud, Directeur général de Voies Navigables de France :

« Dans le contexte d'accélération de la transition écologique et énergétique, des évolutions s'imposent aussi dans le transport fluvial. Les normes changent, des objectifs toujours plus ambitieux sont fixés par les collectivités, notamment en matière de place du diesel ou d'usage de moteurs thermiques. Le passage vers un nouveau modèle de bateaux décarbonés n'est pas aisé. Il nécessite des investissements conséquents, à la fois pour les transporteurs dans un secteur encore aujourd'hui largement artisanal, et pour les motoristes et les constructeurs sur un marché plutôt étroit en comparaison à d'autres. Il y a un défi à relever en termes de modèle économique à mettre en place.

Voies navigables de France, en tant qu'opérateur national de la voie d'eau, multiplie les initiatives pour accompagner le secteur dans ce défi et lui permettre de renforcer sa performance écologique. Cela se traduit bien sûr par la mise en place de dispositifs d'aide financière et technique pour les entreprises concernées. Mais cela se traduit aussi par un travail d'animation pour rassembler les acteurs et fédérer les énergies. Le colloque s'inscrit dans ce cadre : proposer aux acteurs concernés par la question de la performance environnementale du fluvial et singulièrement par celle de la performance des motorisations de se rencontrer pour échanger, comprendre les contraintes de chacun, trouver des solutions ensemble et s'engager pour les mettre en œuvre. Avec une ambition commune : rendre le transport fluvial toujours plus vert et toujours plus à même de relever le défi de la transformation énergétique de notre pays. »

Régine Brehier, Directrice générale de HAROPA :

« Les acteurs de la navigation fluviale veulent renforcer leur excellence environnementale. Et ajouter aux bénéfices de la massification, qui permet de diminuer les émissions de GES à la

tonne transportée, l'évolution des motorisations. Objectif : rendre les motorisations plus vertes en recourant à l'électrique, au GNL, ou encore à l'hydrogène, pour diminuer également les rejets de particules fines.

Cette journée a pour objectif de mettre en contact les acteurs du fleuve, les porteurs de solutions techniques, les banques et les collectivités locales, pour donner un coup d'accélérateur aux projets existants et créer un effet d'entraînement et une dynamique collective. Il s'agit de bien accompagner l'amélioration de la performance énergétique d'un mode de transport déjà très intéressant au plan environnemental ».

II. Le transport fluvial, des avantages au plan environnemental

Le transport est un des secteurs économiques les plus émissifs de polluants et de gaz à effet de serre. Dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique, le mode fluvial apparaît comme un levier d'avenir pour assurer la transition écologique et énergétique du secteur.

1. Une nouvelle étude de l'ADEME sur l'efficacité énergétique et environnementale du transport fluvial de marchandises et de personnes

L'ADEME, en partenariat avec VNF et le cabinet d'étude AJBD, a finalisé en mai 2019 une étude intitulée « *Efficacité énergétique et environnementale du transport fluvial de marchandises et de personnes* ».

Cette étude vise à actualiser les valeurs d'efficacité énergétique (CO₂ équivalent) et environnementale (polluants atmosphériques) de la flotte fluviale en France. La précédente étude en la matière (également réalisée pour le compte de VNF et de l'ADEME) remontait à 2006 et ne portait que sur les valeurs d'efficacité énergétique. De premiers éléments sur la consommation des bateaux de tourisme sont également apportés à cette occasion.

Principal enseignement, de par son efficacité énergétique (en gCO₂/t-km), le transport fluvial est un levier d'avenir dans la lutte contre le changement climatique.

En comparaison aux valeurs de référence issues de la précédente étude ADEME de 2006, qui indiquaient que le transport fluvial émettait en moyenne de l'ordre de 21,5 à 44,3 gCO₂/t-km, les valeurs fluviales sont meilleures.

En effet, selon la nouvelle étude, en matière d'impact GES (CO₂ équivalent), **le transport fluvial émet en moyenne de l'ordre de 8,8 à 34,7 gCO₂/t.km** (pour chaque tonne de marchandise transportée sur un kilomètre) selon le type de bateau et de voie d'eau.

Concernant la pollution atmosphérique, **le transport fluvial émet en moyenne de l'ordre de 0,09 à 0,66 g NO_x/t-km et 0,003 à 0,0020 g particules/t-km** (chiffres basés sur le protocole Emission Monitoring Shipping).

Avertissement méthodologique :

Cette étude s'appuie sur un échantillon restreint de valeurs de consommation et d'efficacité énergétique. Le caractère limité de l'échantillon, au regard de la diversité des situations en navigation fluviale, induit des incertitudes au niveau des résultats.

Au vu des résultats de cette étude, le transport fluvial est une réponse aux impératifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et a fait des progrès importants depuis la dernière décennie en la matière.

Dans le contexte actuel, il apparaît néanmoins essentiel, comme pour l'ensemble du secteur du transport, de continuer à améliorer la performance énergétique et environnementale du transport fluvial, dans la droite ligne, notamment, de la Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015.

2. Forces et freins

Le transport fluvial dispose d'une empreinte environnementale, tout particulièrement en matière énergétique, bien inférieure au transport routier. La massification des flux qu'engendre le mode fluvial conforte cette bonne performance environnementale. En effet, si un moteur de bateau n'est pas plus performant qu'un moteur de camion d'un point de vue écologique, une fois rapporté aux quantités de marchandises transportées (un convoi fluvial de 5 000 tonnes équivaut à 250 camions), son impact environnemental est très compétitif. Il est essentiel de continuer à sensibiliser les entreprises à utiliser et promouvoir ce mode de transport.

La mise aux normes EMNR de la flotte fluviale

Le mode fluvial est depuis peu soumis à la réglementation européenne « EMNR », qui définit des limites d'émissions polluantes pour les moteurs d'Engins Mobiles Non Routiers (cf. encadré ci-dessous). Pour répondre aujourd'hui à ces nouvelles normes d'émissions plus contraignantes, **des freins structurels doivent être levés, de plusieurs ordres :**

- **Les solutions techniques permettant aux transporteurs fluviaux de s’adapter apparaissent limitées** : il n’existe pas de modèle standard de moteur fluvial répondant aux nouvelles normes. De plus, les caractéristiques d’une motorisation ou propulsion fluviale sont comprises entre celles d’un camion et celles d’un navire. Les progrès de l’un ou de l’autre sont difficilement transposables au mode fluvial, en raison des contraintes liées à la navigation en milieu confiné (et non ouvert, comme en mer).
- Par ailleurs, **la taille modeste de la flotte fluviale commerciale affaiblit l’intérêt des motoristes et des équipementiers pour investir massivement en R&D** et concevoir de nouvelles motorisations plus propres. On compte en effet actuellement 1 041 bateaux immatriculés en France, dont 33% de barges non motorisées et environ 7 600 en Europe (6 100 unités marchandises générales et 1 500 unités citerne – source CCNR). Si le nombre de bateaux a baissé, l’indice de productivité de la flotte a en revanche doublé : les bateaux sont plus grands et les quantités transportées plus importantes (ratio tonnes-kilomètres transportées sur capacité totale de l’unité). **Le port en lourd moyen de la flotte est ainsi passé de 850 tonnes en 2012 à 1 039 tonnes en 2018** (cf. figure 19 ci-dessous).

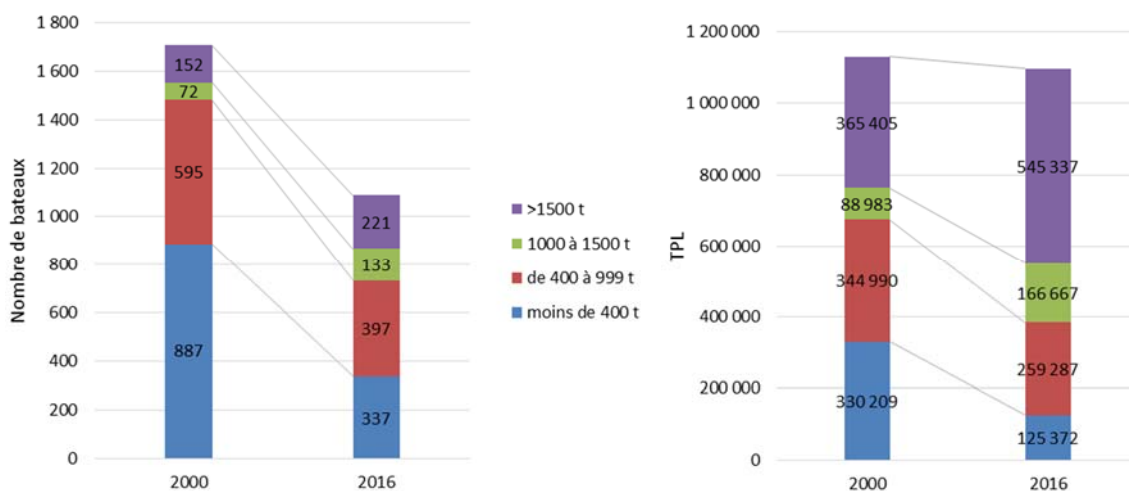
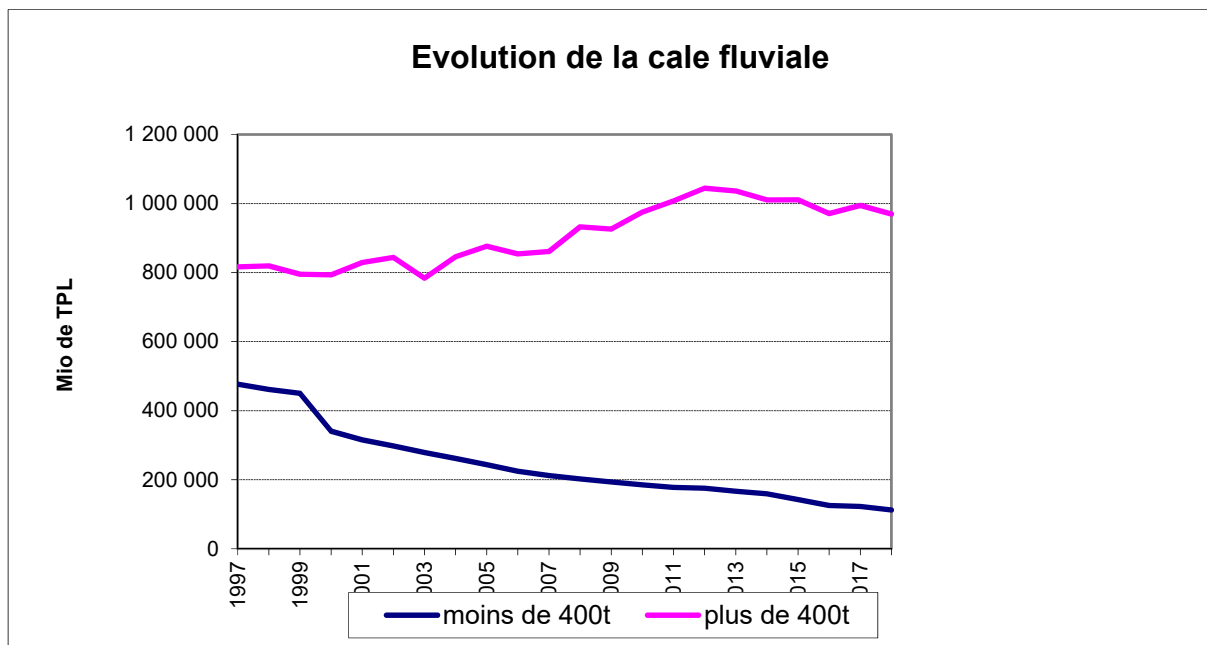


Figure 1 : Evolution de la composition de la flotte active en France, VNF 2016



- S’ajoute à cette réalité **la limite actuelle du modèle économique du marché des bateaux de fret fluvial**, composé de quelques grands opérateurs et d’une majorité d’artisans. Or, le périmètre financier et la capacité d’investissement de ces derniers ne leur permettent pas d’acquérir des moteurs de dernière génération moins polluants au rythme souhaité (un coût unitaire de 150 000 euros en moyenne). Un moteur peut ainsi être renouvelé au bout de 30 ou 40 ans.

Le Règlement (UE) 2016/16281, dit règlement EMNR, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2017, durcit les exigences en matière d’émissions polluantes pour les moteurs d’engins mobiles non routiers (EMNR), particulièrement pour les moteurs de propulsion (IWP). Les efforts portent en particulier sur les émissions d’oxydes d’azote et les particules, avec l’introduction d’une limite en nombre de particules (PN) pour certains moteurs.

Au titre de ce règlement, les motoristes doivent suivre une procédure pour obtenir un certificat attestant de la conformité du moteur aux exigences du règlement.

Dans le domaine de la navigation intérieure, le règlement EMNR s’applique aux moteurs des bateaux et engins flottants suivants :

- bateaux de longueur $L \geq 20$ m ou de déplacement supérieur à 100 m³ ;
- remorqueurs et pousseurs ;
- bateaux à passagers ;
- engins flottants.

Il ne s’applique donc pas aux moteurs des bateaux de plaisance.

Le règlement s’applique aux moteurs mis sur le marché et installés pour une construction neuve ou une remotorisation volontaire d’un bateau existant.

Pour plus d’informations :

Fiche 1 - Règlement EMNR : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/fiche%201-web.pdf>

Fiche 2 - Motorisations autorisées en navigation intérieure : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/fiche%202-web.pdf>

Fiche 4 - Évolution des exigences réglementaires en matière d’émissions polluantes des moteurs : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/fiche%204-web.pdf>

3. L'innovation comme levier pour rendre le transport fluvial encore plus écologique

Conscient des freins à lever pour conserver son avantage écologique, la filière du transport fluvial continue de travailler pour renforcer son attractivité. **Les acteurs publics et privés du secteur se mobilisent pour la modernisation et le « verdissement » de la flotte**, dans l'objectif de réduire les émissions de polluants atmosphériques des moteurs fluviaux.

Opérateur national, Voies navigables de France propose plusieurs dispositifs au service de l'innovation :

- Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI)
- Le centre d'innovation BATELIA (Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et les Artisans)

Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI), un vecteur privilégié pour faire émerger des projets innovants

Initié par VNF, approuvé par la Commission Européenne, l'objectif du PAMI est d'aider les exploitants de bateaux de transport de marchandises (artisans et armateurs) à adapter leur flotte fluviale aux exigences environnementales (économies d'énergie, motorisations plus écologiques...) et/ou à des contraintes logistiques spécifiques (bateaux plus sûrs, répondant à certains besoins particuliers...).

Grâce à ce dispositif, **Voies navigables de France a financé depuis 2008 près de 2 000 projets à hauteur d'environ 25 millions d'euros** (et de près de 240 millions d'euros investis par la profession), accompagné la création de plus de 120 entreprises (8% de l'offre de cale en tonnage et 20% en nombre d'entreprises de transport) et permis de remplacer près de 200 moteurs, dans une logique de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Plus spécifiquement sur la période 2013-2017, ce régime d'aides a permis d'accroître la performance environnementale de la flotte. Le **taux de modernisation des unités** (nombre d'unité aidées grâce au PAMI ramené au nombre total d'unité), a atteint le chiffre de **36% de la flotte française active en 2017**. Sur cette même période, **les actions mises en place dans ce cadre ont permis de réduire de 8,5% en moyenne les émissions polluantes de la flotte**

fluviale française et une réduction de la consommation de carburant de 6,5% (soit 2 600 tonnes de CO₂ économisées chaque année).

Sur la période 2018-2022, VNF et l'Etat consacrent respectivement 12,5 millions et 4 millions d'euros à la modernisation de la flotte fluviale, dans le cadre du PAMI. D'autres partenaires financeurs se mobilisent pour soutenir ce dispositif. Pour exemple, en avril dernier, la région Ile-de-France a accordé un soutien de **1,5M€ pour le PAMI.**

Soutien de l'ADEME au PAMI 2018-2022

Le PAMI est structuré en plusieurs volets :

- Volet A : améliorer la performance environnementale de la flotte
- Volet B : mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
- Volet C : accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
- Volet D : favoriser l'émergence de solutions innovantes

L'ADEME a décidé d'accompagner Voies navigables de France via le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation, dans le soutien financier aux investissements permettant d'augmenter la compétitivité environnementale de la flotte fluviale française. Ce soutien concerne les volets suivants :

- Volet A : (cf. paragraphe ci-dessus) ; Accompagnement de projets relatifs à la réduction de consommations et des émissions polluantes sur les moteurs (changement) ou à des solutions de pré et post-traitement des gaz d'échappement.
- Volet D (cf. paragraphe ci-dessus) : financement d'études de faisabilité/projets de recherche et développement visant à faire émerger des solutions innovantes plus respectueuses de l'environnement ou permettant une transition énergétique du transport fluvial.

L'ADEME s'engage, pour les opérations sélectionnées, sur un montant prévisionnel total de 4,26 M€, réparti comme suit :

- sur 2019 de 260 k€ ;
- sur 2020 : 2 M€ ;
- sur 2021 : 2 M€.

Ces montants viennent s'ajouter aux subventions PAMI de Voies navigables de France dans la limite des plafonds autorisés par la Commission Européenne, démultipliant ainsi l'effet levier des financements publics.

Le montant total des co-financements obtenus à ce jour pour le PAMI, en plus de l'engagement de VNF (12,5 millions d'euros), s'élèvent à plus de 10 millions d'euros d'ici 2022 (Etat, région Ile-de-France, région PACA et ADEME).

BATELIA, le centre d'innovation au service du transport fluvial

Créé en 2016 par VNF, **le centre d'innovation BATELIA** (Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et les Artisans) **fédère l'ensemble des acteurs du transport fluvial, de la R&D et de l'industrie**. Objectif : **favoriser l'émergence d'innovations afin de dynamiser le transport fluvial**, en termes de conquête de nouveaux marchés et de prise en compte des enjeux environnementaux.

BATELIA encourage l'expérimentation de technologies utilisées dans les transports routier et maritime pour réduire la consommation des bateaux et de leurs émissions polluantes. Ses actions peuvent prendre différentes formes : accompagnement de projets, lancement de démonstrateurs dans certaines technologies (gaz naturel comprimé, bateau à propulsion électrique...), diffusion d'information sur les réalisations hors de France, partage de stratégie au plan européen. Les retours d'expériences circulent entre les membres au sein de cette structure, véritable centre de ressources sur l'innovation fluviale.

Initiative co-financée par la Commission Européenne sur 3 ans (2016-2019), BATELIA est membre français du consortium européen EIBIP (European Inland Barging Innovation Platform), plateforme d'innovation fluviale composée de plusieurs membres : Autriche-Prodanube, Allemagne-Mariko, Pays-Bas et France.

Une multitude de projets innovants en cours de développement, voire de déploiement

En matière d'innovation environnementale, plusieurs pistes sont expérimentées :

- Adaptation des moteurs routiers Euro VI à la navigation fluviale, marinisation des systèmes issus des véhicules terrestres avec système anti-pollution / dépollution ;
- Utilisation de l'électricité, du gaz naturel ou de l'hydrogène, pour la propulsion des moteurs (remplacement des moteurs thermiques) ou comme carburant, y compris dans le cadre de dérogations à la réglementation européenne en vigueur accordées au titre de l'innovation (arrêté ministériel « zone restreinte » en cours de publication).

Quelques exemples de projets :

- **En matière de logistique urbaine, un projet de navette fluviale propre, Green Deliriver, permettra, à partir de 2021, de transporter à l’aller des marchandises à haute valeur ajoutée jusqu’au cœur de Paris, puis au retour d’évacuer des déchets vers la périphérie.** Celle-ci sera équipée d’un moteur hybride GNV/électrique qui fonctionnera au gaz naturel comprimé (GNC), grâce à des stations positionnées le long de l’axe Seine (à partir du réseau exploité par GRDF). Par ailleurs, cette navette sera équipée d’un entrepôt embarqué, solution efficace pour optimiser la logistique et limiter le coût de la rupture de charge. Ce projet est porté par le groupe d’ingénierie Segula Technologies, en partenariat avec GRDF, la Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O), VNF, HAROPA, St Gobain, SYCTOM et Total.
- **Le premier pousseur de marchandises à hydrogène en Europe est actuellement en cours de développement sur l’axe Rhône-Saône,** dans le cadre d’un consortium intégrant notamment CNR, VNF, CFT et la région Auvergne Rhône Alpes. Sa mise à flots est prévue en 2021. A terme, ce nouveau pousseur remplacera celui utilisé jusqu’à présent pour acheminer les porte-conteneurs dans le port de Lyon-Edouard Herriot et servira également pour la déchetterie fluviale « River tri », installée le long des quais du Rhône.
- La **première agence FLUDIS** a été lancée par la société AMME, avec la participation de la Banque des Territoires en février 2019. Ce projet associe les modes fluvial et terrestre pour un nouveau dispositif de transport de colis/palettes. Il consiste en l’utilisation d’un **bateau entrepôt mobile à motorisation hybride, qui charge des vélos électriques transportant des palettes. Les marchandises sont chargées et rassemblées en dehors des centres urbains, triées à bord du bateau pendant les temps de navigation, chargées par des vélos utilitaires électriques et déchargées au fil des escales en centre-ville.** Le projet bénéficie également d’une aide au titre du PAMI.
- Le **bateau « Ducasse sur Seine »** est le bateau de croisière avec restauration du chef Alain Ducasse inauguré en septembre 2018. Imaginé, financé et réalisé par l’écosystème portuaire de la Vallée de la Seine, le **bateau est 100 % électrique avec 12 gr/km CO2 par**

passager. Ce projet a reçu le prix spécial de l'innovation lors du trophée environnemental de la flotte fluviale en 2019 organisé par HAROPA, en partenariat avec le Comité des Armateurs Fluviaux, la Banque des Territoires et Voies navigables de France.

- Le **développement d'un réseau de bornes de distribution d'eau potable et d'électricité sur les ports et quais de l'axe Seine** a été initié par le CPIER Vallée de la Seine, en partenariat avec HAROPA et Voies navigables de France. En 2018, 9 bornes interconnectées ont été déployées sur les ports du Havre, Rouen, Gennevilliers (HAROPA) et à Amfreville-sous-les-Monts (VNF) pour réduire les émissions de CO2 des bateaux en stationnement. VNF poursuit ce déploiement en 2019 avec l'installation de 4 nouvelles bornes à Conflans-Sainte-Honorine. On estime une économie de 68 tonnes d'équivalent carbone par an et par borne.
- **Sur le bassin Rhône-Saône, VNF est maître d'ouvrage d'un bateau de travail en cours de construction (ponton multifonction doté d'une grue) équipé d'un système de dépollution complet, conformément à la réglementation EMNR.** Ce projet vise à adapter à la navigation fluviale un moteur routier de dernière génération (Euro6), doté d'un système anti-pollution. Ce travail est réalisé en partenariat avec un motoriste, John Deere, un chantier naval Atelier fluvial et un architecte naval, Ship Studio. Les émissions de ce moteur se situeront, à terme, entre l'Euro5 et l'Euro6 des normes routières. Le bateau devrait être mis à l'eau fin 2019.
- La Communauté portuaire de Paris (CPP) a engagé une **étude sur les motorisations de la flotte fluviale en Ile-de-France**, afin de faire évoluer les motorisations des bateaux de fret et passagers. L'objectif de cette étude est de faciliter l'accès à des énergies alternatives (électricité, GNL ou hydrogène), afin de réduire encore plus leur empreinte environnementale. Cette étude est cofinancée par la Région Ile-de-France et le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT), géré par la préfecture de Normandie, dans le cadre du Contrat de plan interrégional Etat-Vallée de la Seine 2015-2020. Elle bénéficie aussi du soutien de HAROPA et de Voies navigables de France.

- **Au niveau touristique**, enfin, on peut mettre en exergue **une nouvelle offre de croisière fluviale écotouristique en bateau à propulsion électrique sans permis**. Après la société Nicols qui a lancé un bateau 100% électrique pour la saison 2018, Les Canalous proposent des bateaux de location habitable à propulsion électrique. En 2 heures de recharge ils disposent d'une autonomie de 6 à 8h de navigation. Cette nouvelle offre est disponible sur les canaux de la Marne au Rhin et de la Sarre, itinéraires équipés par VNF de bornes de recharge électrique. La mise à disposition de cette flotte de bateaux nouvelle génération et le déploiement des bornes de recharge électrique sur le réseau fluvial ont vocation à se développer à l'échelle nationale, notamment pour la plaisance locative et privée.

Contacts presse**Voies navigables de France -
Direction de la Communication**

Claire Dupont

06 82 68 36 58

claire.dupont@vnf.fr

Agence Manifeste

Olivier Astorg

01 55 34.99 86 / 06 60 72 46 91

olivier.astorg@manifeste.fr

III. Présentation des partenaires



Fort de 4 300 personnels mobilisés au service du fluvial, **Voies navigables de France** entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisées, 4 000 ouvrages d'art (écluses, barrages, ponts-canaux...) et 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Au travers de ses missions, l'établissement répond à trois attentes sociétales majeures :

- **Il créé les conditions du développement du transport de fret**, en garantissant la disponibilité et la qualité du réseau à grand gabarit (qui accueille aussi les paquebots fluviaux), en assurant la desserte massifiée des grands ports maritimes et en participant au développement des chaînes logistiques bas carbone
- **Il concourt à l'aménagement du territoire et au développement touristique**, sur le réseau à petit gabarit, en développant le tourisme fluvial et les activités bord à voie d'eau, en aménageant le domaine public fluvial eu service des territoires et de leur attractivité, en préservant le patrimoine fluvial.
- **Il assure la gestion hydraulique** en garantissant la sécurité des ouvrages, les différents usages de l'eau (eau potable, activités industrielles, agriculture), en luttant contre les inondations et le stress hydraulique, en favorisant le développement de l'hydroélectricité et en préservant la biodiversité.

Plus d'information : www.vnf.fr



Acteur de la transition énergétique et de la croissance verte, **HAROPA - Ports de Paris** contribue au développement du Grand Paris par la promotion du transport fluvial de marchandises et de passagers sur l'ensemble de son réseau portuaire. 6 plates-formes multimodales dont Gennevilliers (92), Bonneuil-sur-Marne (94) et Limay-Porcheville (78) et 60 ports urbains permettent d'opérer plus de 20 millions de tonnes de marchandises chaque année et ainsi d'éviter la circulation de plus d'un million de camions sur les routes. A l'échelle de l'axe Seine, dans le cadre de HAROPA, le port diversifie les offres et soutient les innovations pour une logistique multimodale et durable. Au service des territoires HAROPA - Ports de Paris aménage des infrastructures dans le respect de l'environnement économique, urbain et naturel dans le cadre d'un dialogue suivi avec les parties prenantes. Il veille à la performance globale de ses sites et la recherche d'une exemplarité interne.

Plus d'information : www.paris-haropaports.com



Le ministère de la Transition écologique et solidaire a pour mission générale de préparer et mettre en œuvre la politique du Gouvernement dans tous les domaines liés à l'écologie, la transition énergétique et à la protection de la biodiversité.

En 2017, le budget du ministère de la Transition écologique et solidaire s'élève à 35 milliards d'euros, dont plus de 14 milliards consacrés à la transition énergétique.

Rattaché au ministère de la Transition écologique et solidaire, le ministère en charge des Transports exerce ses compétences dans deux domaines distincts : les infrastructures, les transports et la mer d'un côté, l'aviation civile de l'autre. Au titre de ses compétences relevant des infrastructures, des transports et de la mer, le ministère intervient notamment dans le domaine des voies navigables, des ports de commerce et du transport fluvial.

Plus d'information : www.ecologique-solidaire.gouv.fr/politiques/fluvial



La Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine (DIDVS) a été créée par le décret n° 2013-336 du 22 avril 2013. Directement placée auprès du Premier ministre, elle assure la coordination des actions développées par les différents départements ministériels sur le territoire de la vallée de la Seine.

La démarche « Vallée de la Seine » couvre un territoire incluant les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis, des Yvelines, du Val-d'Oise, de la Seine-Maritime, du Calvados, de l'Eure et de la Manche.

Deux missions principales ont été confiées à la DIDVS. Dans un premier temps, elle a coordonné la rédaction du schéma stratégique 2030 pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine et dans un deuxième temps elle a piloté l'élaboration du contrat de plan interrégional Etat-Région 2015-2020 de la vallée de la Seine (CPIER VdS), d'un montant total de 1 Md€, qui est une déclinaison du schéma stratégique 2030. Ces deux documents ont été finalisés en juin 2015. Elle assure aujourd'hui la mise en œuvre du CPIER et appuie l'ensemble des actions concourant à la mise en œuvre du schéma stratégique.

Dans ce cadre, la DIDVS participe activement aux actions destinées à développer le fret de marchandises alternatif à la route, notamment par la voie fluviale et a contribué aux travaux de

la conférence nationale du fret fluvial. Au titre du CPIER, deux actions en faveur du fluvial ont été récemment financées : la première a porté sur le déploiement d'un service d'information fluvial sur l'axe Seine, la seconde a lancé une expérimentation d'alimentation électrique de navires fluviaux en vallée de Seine.



La **Délégation générale pour le développement de l'axe Nord** anime les travaux du conseil de coordination interportuaire et logistique, qui associe les ports maritimes de Boulogne, Calais Dunkerque et d'Eurotunnel, ainsi que les principaux ports intérieurs et les gestionnaires d'infrastructures.

Créée par décret du 12 avril 2019, la délégation renforcera la politique d'axe portuaire conduite sous l'autorité du préfet de région des Hauts-de-France et complète ainsi les délégations interministérielles des axes de la Vallée de la Seine et Méditerranée-Rhône-Saône.



Dans le cadre de la volonté du gouvernement de renforcer nos grandes places portuaires par une meilleure articulation avec leur hinterland, la **Délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône** est chargée par le Premier ministre de contribuer à la levée des obstacles qui altèrent la fluidité et la valorisation de la chaîne logistique entre les ports méditerranéens français (et leur zone naturelle de chalandise méditerranéenne) et la dorsale rhodanienne et au-delà l'Est et le nord de l'Europe.

La mission s'inscrit dans une finalité de transition écologique (massification des échanges et intermodalité) et dans un contexte de transformation numérique qui bouleverse l'organisation du fret. La délégation qui travaille avec l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique, a notamment remis un rapport sur la gouvernance de l'axe (public) et doit rendre ses préconisations en début d'année 2020.

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Energie

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de la Transition écologique et solidaire et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

Plus d'information : www.ademe.fr - @ademe



Créée en 2018, **la Banque des Territoires** est un des cinq métiers de la Caisse des Dépôts. Elle rassemble dans une même structure les expertises internes à destination des territoires. Porte d'entrée client unique, elle propose des solutions sur mesure de conseil et de financement en prêts et en investissement pour répondre aux besoins des collectivités locales, des organismes de logement social, des entreprises publiques locales et des professions juridiques.

Elle s'adresse à tous les territoires, depuis les zones rurales jusqu'aux métropoles, avec l'ambition de lutter contre les inégalités sociales et les fractures territoriales. La Banque des Territoires est déployée dans les 16 directions régionales et les 35 implantations territoriales de la Caisse des Dépôts afin d'être mieux identifiée auprès de ses clients et au plus près d'eux.

Pour des territoires plus attractifs, inclusifs, durables et connectés.

Plus d'information : www.banquedesterritoires.fr



La Compagnie Nationale du Rhône est le 1er producteur français d'électricité d'origine 100 % renouvelable (eau, vent, soleil) et le concessionnaire à vocation multiple du Rhône de la frontière suisse à la mer Méditerranée : production d'hydroélectricité, déploiement de la navigation et de zones portuaires, irrigation et autres usages agricoles. Elle dispose ainsi de 18 plateformes industrielles multimodales de Lyon à la Méditerranée, qui accueillent 230 clients, industriels et acteurs logisticiens, et un réseau de quais publics qui maille le territoire pour favoriser le transport de marchandises par voie d'eau. CNR favorise également l'intermodalité par la requalification de ses sites industriels et portuaires historiques, afin d'adapter l'offre de services aux besoins actuels du monde économique et par la création de nouvelles infrastructures en partenariat avec les acteurs locaux.

Société Anonyme d'Intérêt Général, CNR se singularise par son modèle industriel articulé autour du développement des territoires et par son système unique de partage avec ses parties prenantes de la valeur créée localement. Depuis plus de 15 ans, ses Missions d'Intérêt Général élaborées en concertation avec les parties prenantes, renforcent ce lien étroit avec les territoires. CNR est une entreprise au capital majoritairement public (183 collectivités locales, Groupe Caisse des Dépôts). Son actionnaire industriel de référence est le groupe ENGIE.

Plus d'information : www.cnr.tm.fr



Le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) est la fédération représentative de la navigation fluviale en France. Le CAF regroupe les flottes industrielles au commerce et au tourisme qui opèrent en France, qu'il s'agisse des compagnies, des transporteurs pour compte propre ou des coopératives industrielles.

Le CAF assure au niveau français et européen la représentation et la promotion des intérêts de la Profession auprès des pouvoirs publics pour faire reconnaître le transport fluvial comme un outil majeur de développement durable.

Le CAF intervient dans les domaines techniques et réglementaires et est en charge des relations avec les partenaires sociaux. S'y ajoute un ensemble de services fonctionnels au plan de la formation professionnelle.

Plus d'information : www.caf.asso.fr



La Communauté Portuaire de Paris (CPP) est l'association qui rassemble les acteurs économiques des canaux et du fleuve, de l'écluse Port à l'Anglais à l'Est à l'île St Denis à l'Ouest, navigants ou fixes, à quai ou à flot. Paris est le 1er port intérieur mondial pour les passagers, le 2ème en Europe pour le fret. Il se distingue par sa diversité d'activités, qui se côtoient ou même se complètent sur les mêmes sites, dans un contexte urbain où la population a de plus en plus envie de renouer avec l'eau.

Il y a 1 an, la CPP prenait l'initiative d'emmener HAROPA, VNF, la DRIEA, les armateurs, les chantiers et les experts à Amsterdam, pour une prise de conscience collective que Paris devait aussi montrer la voie en matière de transition écologique. Depuis la CPP a engagé (avec l'aide de l'Etat, la Région, VNF et HAROPA) une étude pour permettre cette transition à tous les bateaux quels que soient les usages, et nous comptons déjà depuis janvier dernier 10 projets sur le bief parisien.

La CPP est membre-fondateur de Seine Port Union, fédération des communautés portuaires de l'axe Seine.

Plus d'information : www.cpp.paris



TDIE est une association pluraliste coprésidée par Philippe Duron, ancien député du Clavados, et Louis Nègre, ancien sénateur des Alpes-Maritimes. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transports, mobilité et logistique. TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports.

Plus d'information : tdie.eu