

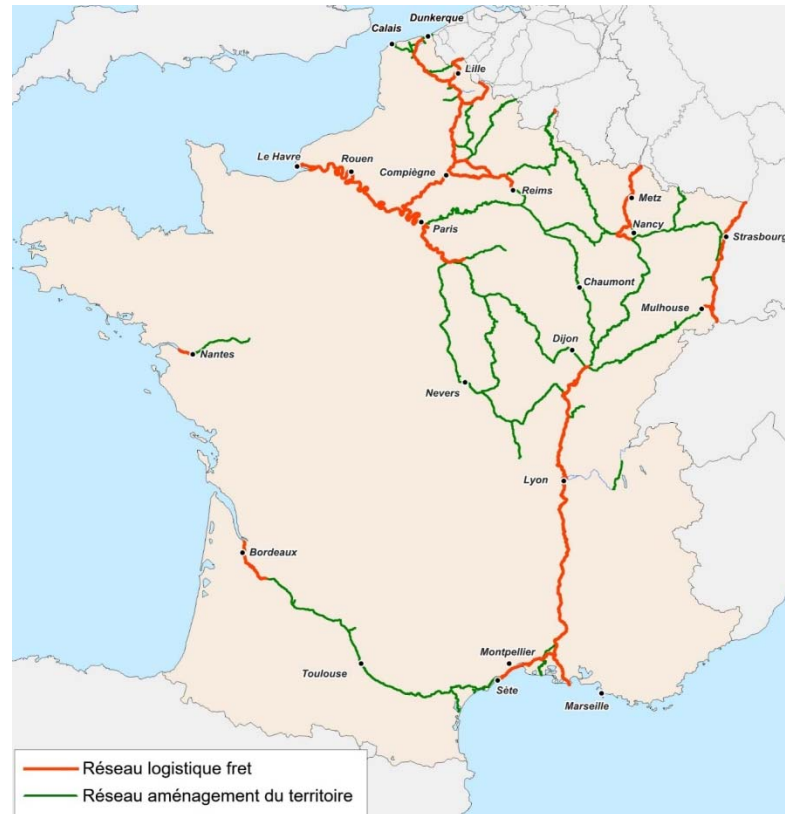
Plan de relance et investissements pour le fluvial : quels bénéfices pour les chargeurs et industriels ?



Guy Rouas, Directeur des infrastructures, de l'eau et de l'environnement de VNF

Pierre-Yves Biet, Responsable des relations institutionnelles de la société du canal Seine-Nord Europe.

1 établissement, 2 réseaux, 3 missions



2 réseaux (6700 km):
Fleuves / Canaux
Grand gabarit / Petit gabarit

3 missions :
Développer la logistique et le transport de marchandises par voie d'eau ;

Participer à l'aménagement et au développement économique et touristique des territoires ;
valoriser le domaine public fluvial (40 000ha) ;

Assurer la gestion hydraulique et la gestion de la ressource en eau ; préserver la biodiversité.



Un réseau de plus de 4000 ouvrages

1 600

**franchissements
de chutes** (écluses, échelles
d'écluses, pentes d'eau)

80

portes de garde

27

tunnels-canaux

543

ouvrages de décharge
(déversoirs, siphons,
vannes...)

3 756 km

de digues

117

ponts-canaux

356

barrages de navigation

316

systèmes hydrauliques
(barrages-réservoirs, rigoles,
stations de pompage,
contournements d'écluses...)

674

**ouvrages de
franchissement**
(ponts roulants, ponts
tournants, aqueducs...)

Les enjeux et défis de VNF et de la voie d'eau

Les besoins confirmés par le COI

180 M€/an de financements Etat pour la régénération

-Seine 350 M€ sur 10 ans

-Grand Gabarit hors Seine 564 M€ sur 10 ans

-Petit Gabarit 1 Md € sur 10 ans

-PPP Barrages de l'Aisne et de la Meuse environ 15 M€ par an

330 M€ pour la modernisation des méthodes d'exploitation

245 M€ pour les opérations de développement

-pour la liaison Bray-Nogent, à l'horizon 2028-2032

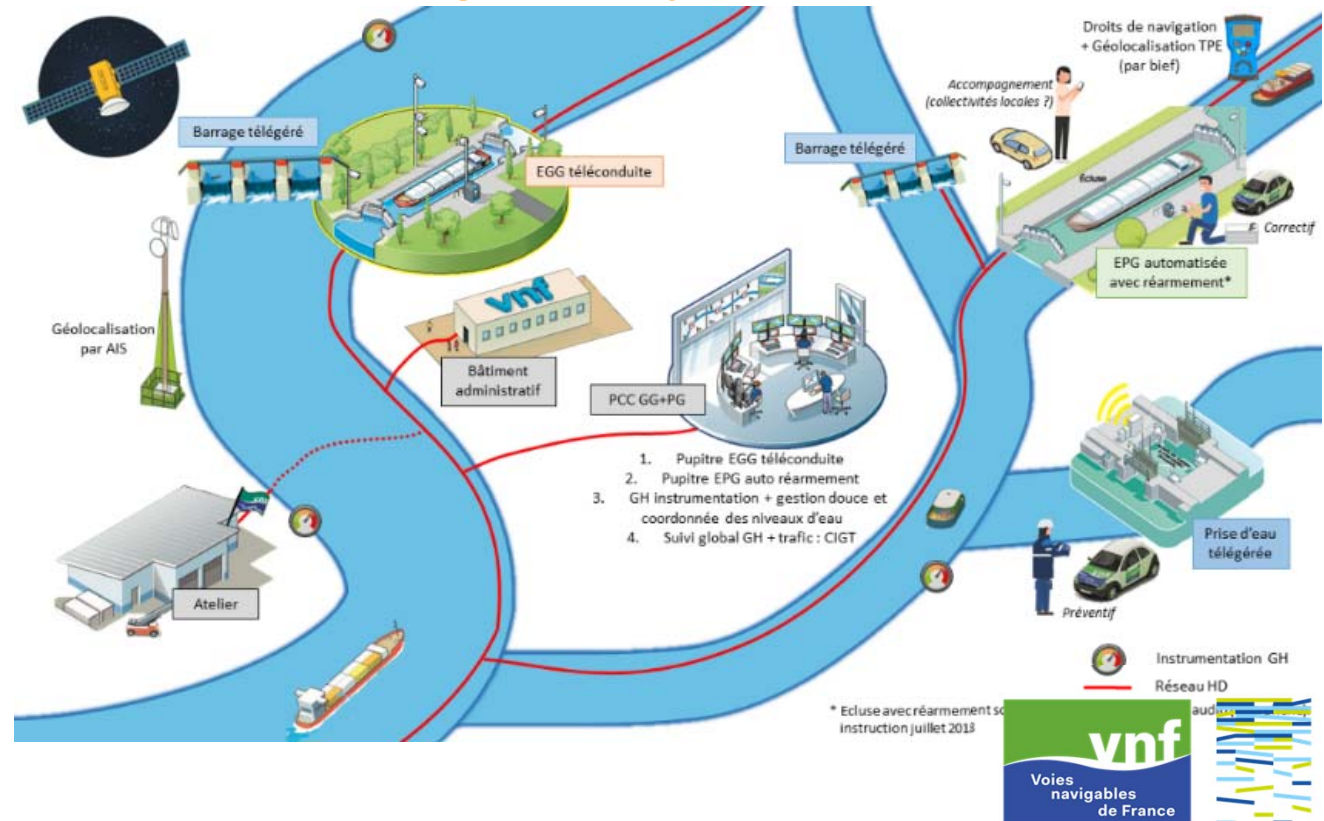
-pour MAGEO, à l'horizon 2023-2027

-pour la Lys mitoyenne, à l'horizon 2022



Les enjeux et défis de VNF et de la voie d'eau

Les enjeux de la maintenance, de l'exploitation et de la gestion hydraulique



Les enjeux et défis de VNF et de la voie d'eau

Le défi de la structure de l'offre de service



- **Réseau fret (grand et moyen gabarit) :**
Un potentiel réaffirmé
- **Réseau petit gabarit :**
Une partie fret à maintenir, une partie à potentiel de développement touristique et une partie à potentiel insuffisant pour VNF seul.
- **Des niveaux de service** à adapter aux besoins réels par catégorie de client (fret, péniches-hôtels, location, plaisance privée, bateaux promenade...)
- **Programmation des investissements de régénération et de modernisation des méthodes d'exploitation** à adapter en fonction de cette nouvelle structuration du réseau



**CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

VNF - RIVERDATING
LES FUTURS INVESTISSEMENTS DU RÉSEAU FLUVIAL

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE AVANCE

2 DÉCEMBRE 2020



Cofinancé par le mécanisme pour l'interconnexion
en Europe de l'Union européenne

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE, MAILLON CENTRAL DE LA LIAISON EUROPÉENNE SEINE-ESCAUT

- Un projet soutenu : la **décision d'exécution** de la Commission Européenne **du 27 juin 2019**
- Un projet financé : la **convention de financement définitive** signée le **22 novembre 2019** pour un investissement de **5118 M€ HT courants**

Partenaires financiers

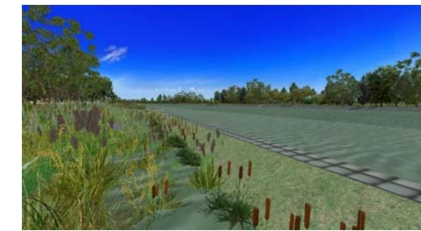


SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

- Un maître d'ouvrage en place : la **Société du Canal Seine-Nord Europe**, établissement public local depuis le 1^{er} avril 2020
- Une **Démarche Grand Chantier** co-pilotée par l'Etat et la Région Hauts-de-France pour tirer profit des **opportunités du chantier** : entreprises, emploi, formation, insertion, accueil du chantier



LE CANAL SEINE-NORD EUROPE, EN CHIFFRES...



107 KM DE CANAL
de Compiègne
à Aubencheul-au-Bac



59 COMMUNES
des Hauts-de-France traversées



60 PONTS
routiers et ferroviaires



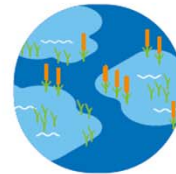
3 PONTS-CANALX
dont un ouvrage de 1 330 m
franchissant la Somme



1 RETENUE D'EAU
de 14 millions de m³
au nord de Péronne



7 ÉCLUSES
dont une écluse de jonction
avec le canal du Nord



700 HECTARES
de plantations et
d'aménagements environnementaux



25 KM
de berges lagunées



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI ? LES GRANDES ÉTAPES

- **SECTEURS 2, 3, 4, ÉCLUSES
PASSEL (60) -AUBENCHEUL-AU-BAC (59)**

- Maitres d'œuvre désignés fin 2019
- Avant-projets en cours de finalisation
- Début des travaux 2023
- Mise en service fin 2028

- **SECTEUR 1
COMPIÈGNE (60) – PASSEL (60)**

- Maître d'œuvre désigné en 2017
- Etudes projet et procédures en cours de finalisation
- 1^{ers} marchés de travaux en consultation
- Premiers travaux en 2021

10 Mise en service mi-2027

LES GRANDS AMÉNAGEMENTS DU CANAL SEINE-NORD EUROPE





CANAL SEINE-NORD EUROPE

#LeCanalAvecMoi

SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

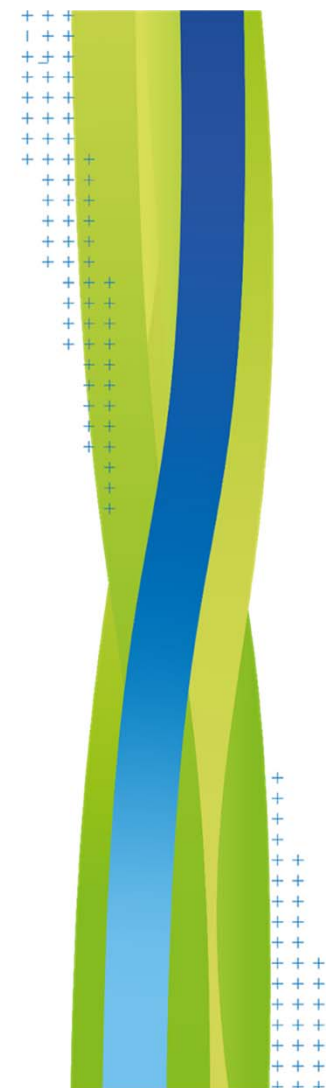
Partenaires financiers



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe



[www.
canal-seine-
nord-europe.fr](http://www.canal-seine-nord-europe.fr)



VNF - SNCF Réseau : une convention nationale inédite pour le report modal



Thierry Gimbaud, Directeur Général de VNF

Isabelle Delon, Directrice Générale adjointe Clients & Services de SNCF Réseau

Démarrage à 11h45

CHIFFRES CLÉS

SNCF
Réseau

2020

28 000 km
de réseau exploité



3000
gares & haltes

1 000 TRAINS
FRET



par jour en
moyenne



53 000
collaborateurs

250 000 TONNES



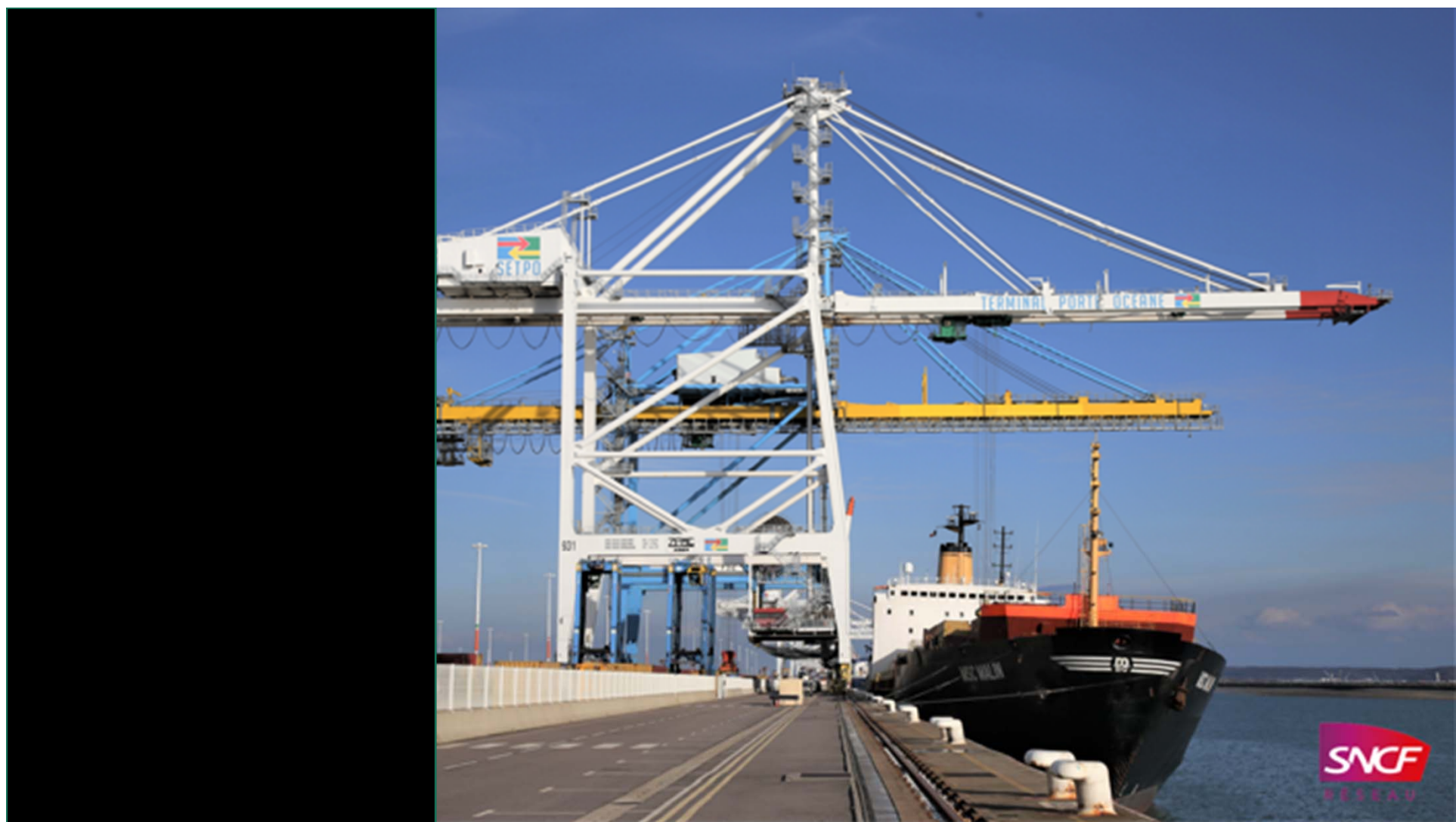
de marchandises
transportées
chaque jour

1 TRAIN FRET =



10 x moins de CO₂/km par
rapport au transport routier

40 poids-lourds évités





SNCF
RÉSEAU







La transition digitale au service du report modal vers le fluvial



Eloi Flipo, Responsable de la division Transport et Report modal de VNF

Benoît Hollebecq, Adjoint au Directeur des Systèmes d'Information et du Numérique et Chargé de la transformation numérique de VNF

Démarrage à 14h30

Collecte & analyse des déclarations de voyages à vide.

- Objectif de la démarche : Mesurer l'intérêt des acteurs (chargeurs, affréteurs, transporteurs, ports intérieurs ou maritimes) pour une **réflexion sur l'optimisation des voyages de bateaux de commerce.**

- Démarche proposée :

- 1^{ère} étape : mettre en évidence les chiffres de voyages à vide,

- 2^{ème} étape : imaginer de possibles synergies pour optimiser la capacité de report modal,

- 3^{ème} étape, si intérêt sur la démarche (1^{er} trimestre 2021) : entre VNF et acteurs du secteur fluvial, affiner les analyses et identifier des synergies possibles.

Source de l'analyse : déclarations de voyages (progressivement « digitalisées » depuis 2013)



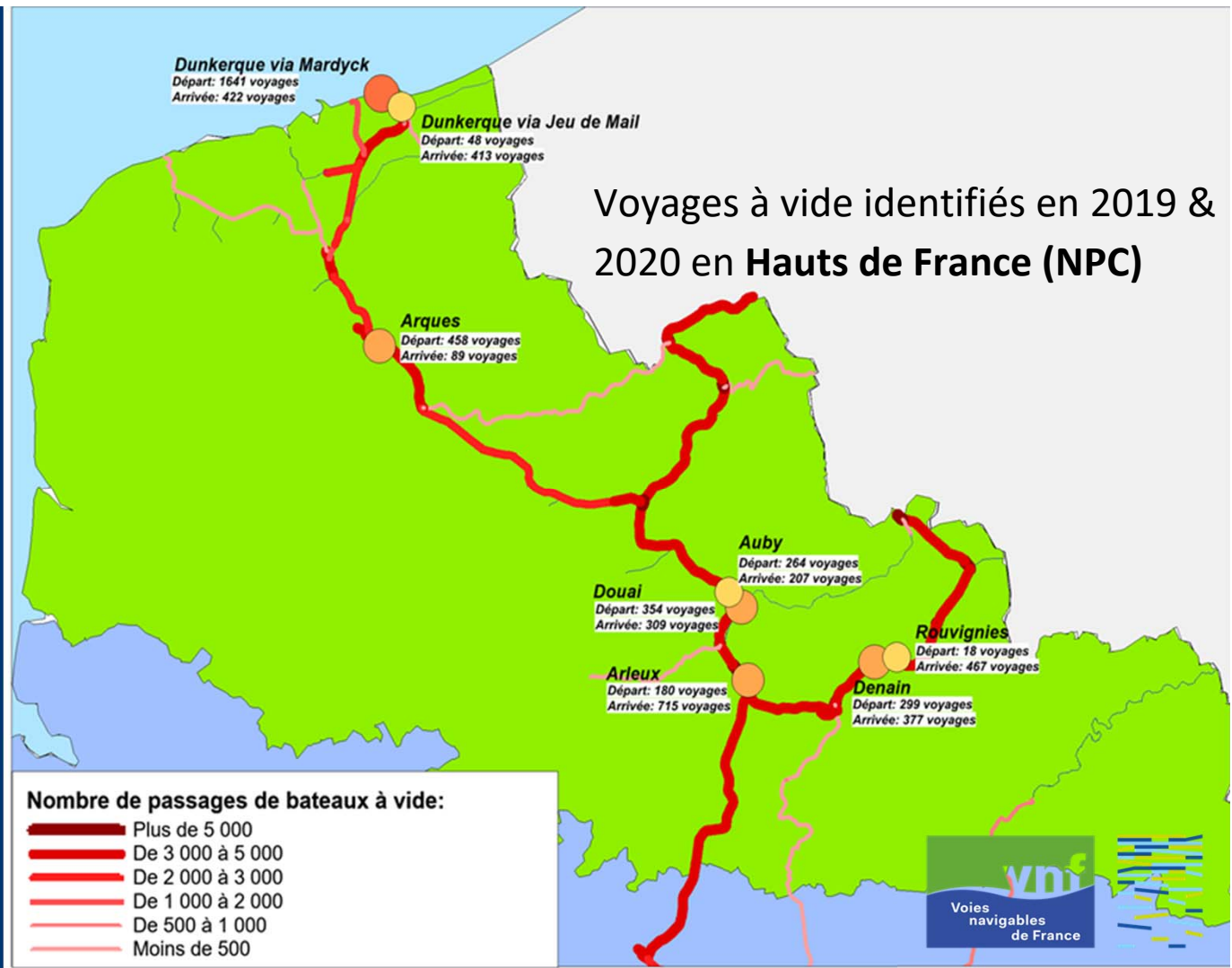
1ère étape : 17 000 voyages à vide identifiés en 2019 sur le réseau VNF (19 000 en 2020)

Nombre de passages de bateaux à vide:

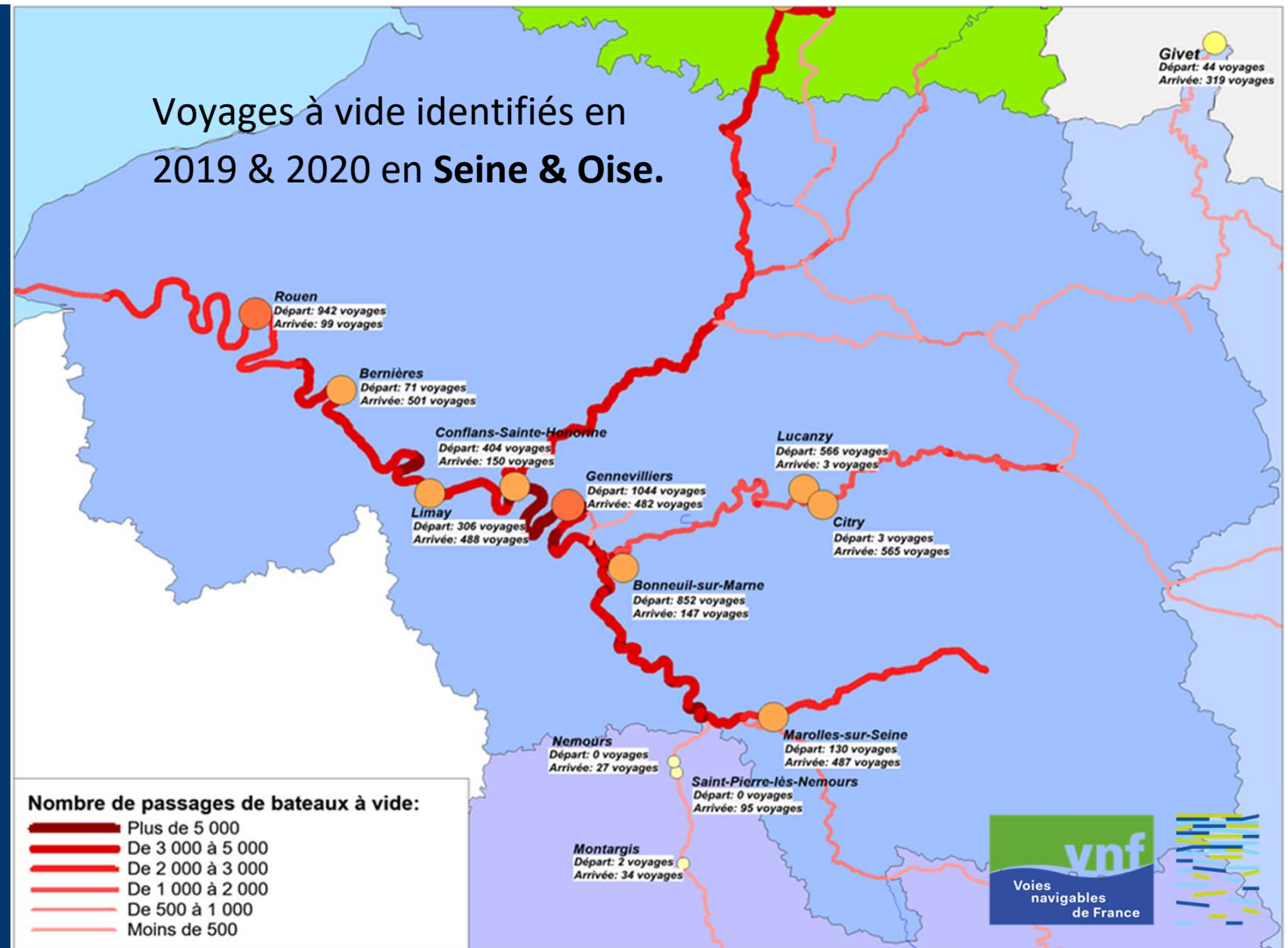
-  Plus de 2 500
-  Entre 2 000 et 2 500
-  Entre 1 500 et 2 000
-  Entre 1 000 et 1 500
-  Entre 500 et 1 000
-  Moins de 500
-  Pas de passages



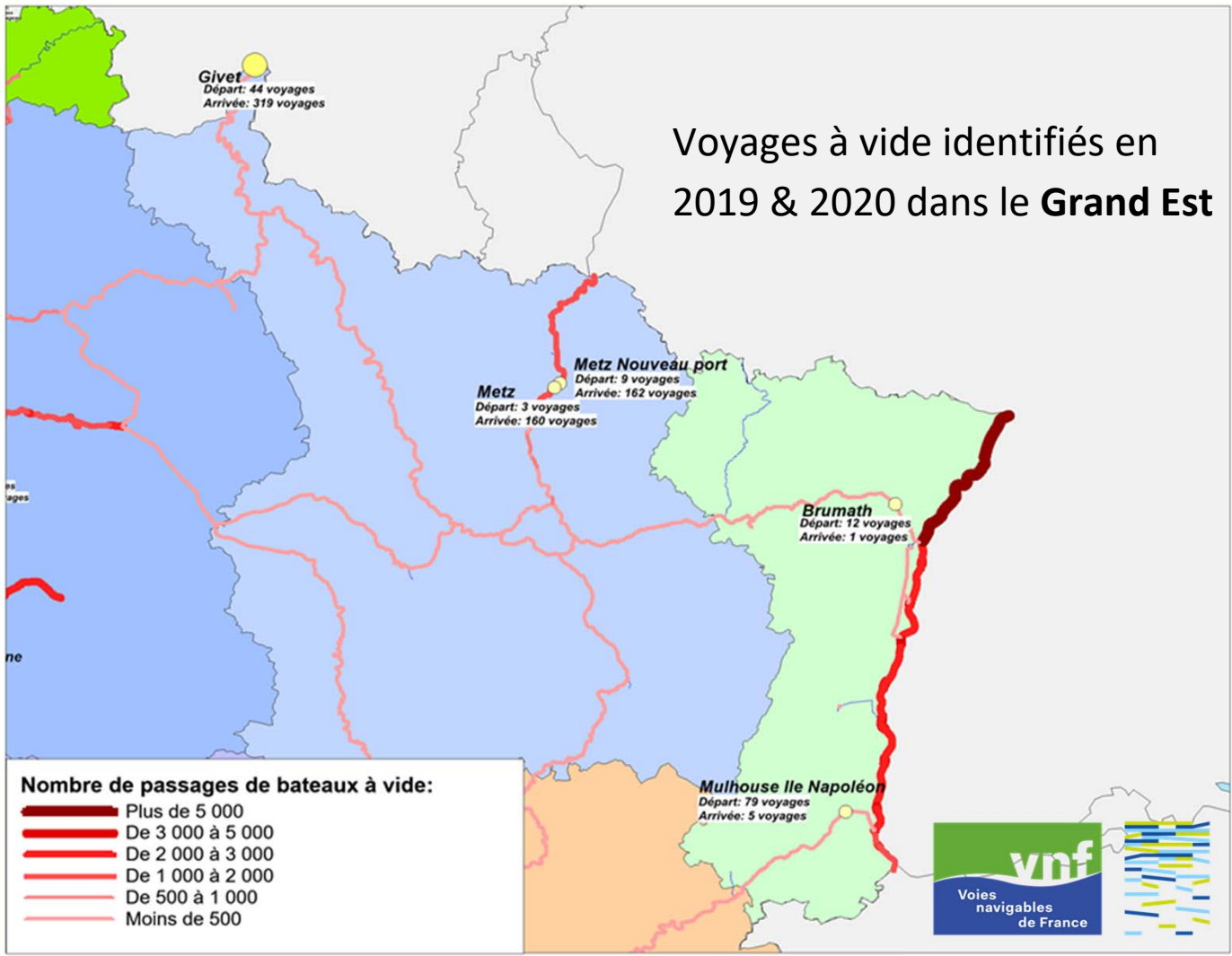
Voyages à vide identifiés en 2019 & 2020 en Hauts de France (NPC)



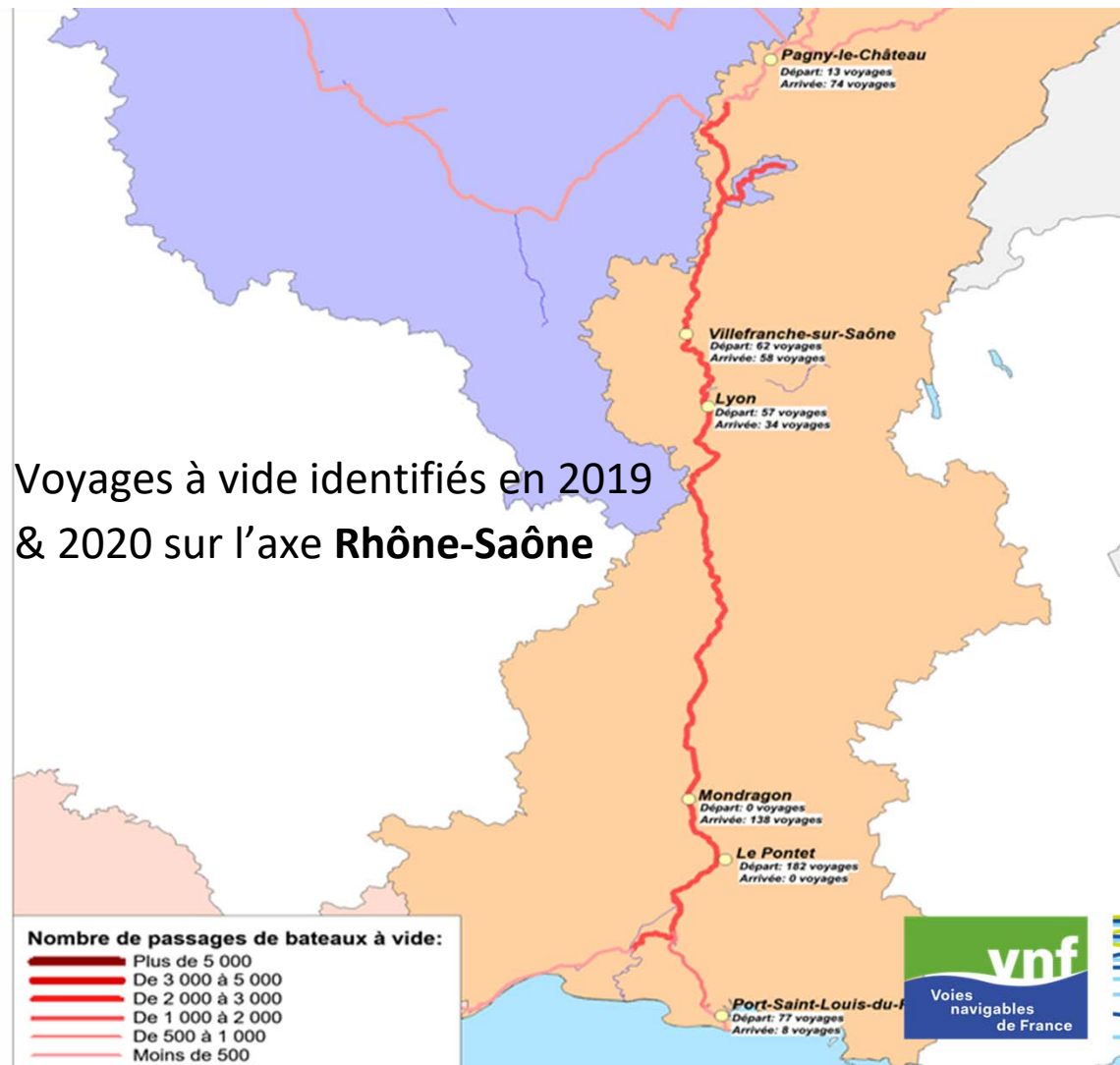
Voyages à vide identifiés en 2019 & 2020 en Seine & Oise.



Voyages à vide identifiés en 2019 & 2020 dans le Grand Est



Voyages à vide identifiés en 2019 & 2020 sur l'axe Rhône-Saône



2ème étape : imaginer de possibles synergies pour optimiser la capacité de report modal :

- Comparer les indicateurs entre voyages chargés et à vide
- Identifier de possibles synergies entre cale et besoins de clients.



Indicateurs comparés entre voyages chargés et à vide – étude de cas

	Hypothèse 1	Hypothèse 2	Bases de calculs
	Aller chargé Retour vide	Aller chargé Retour chargé	
Produit	Céréales	Céréales + Cailloux	
Distance parcourue A/R (en km)	800	800	2 x 400 km environ (source : CIFL VNF)
Durée A/R (en heures)	70	70	Nogent/Rouen : 34h - Rouen/Nogent : 36h
Temps manut. sup. cailloux (chargement et déchargement)		20	Temps de manutention moyen : 2500 T/j
Tonnage	2 000	4 000	
T.k	1 600 000	3 200 000	
Chiffre d'affaires en EUR	20 000	35 000	
Carburant - consommation en litres	8 130	9 480	Nogent/Rouen : 120 l/h - Rouen/Nogent : 150 l/h (-25% à vide)
Carburant - consommation en EUR	5 691	6 636	Tarif: 0,70 EUR/litre
Emissions de CO2 (en tonnes)	24.17	28.19	2.97 t par 1000 litres de carburant

« remplir » les voyages retours) : un **gain de rentabilité** et une **baisse des externalités**

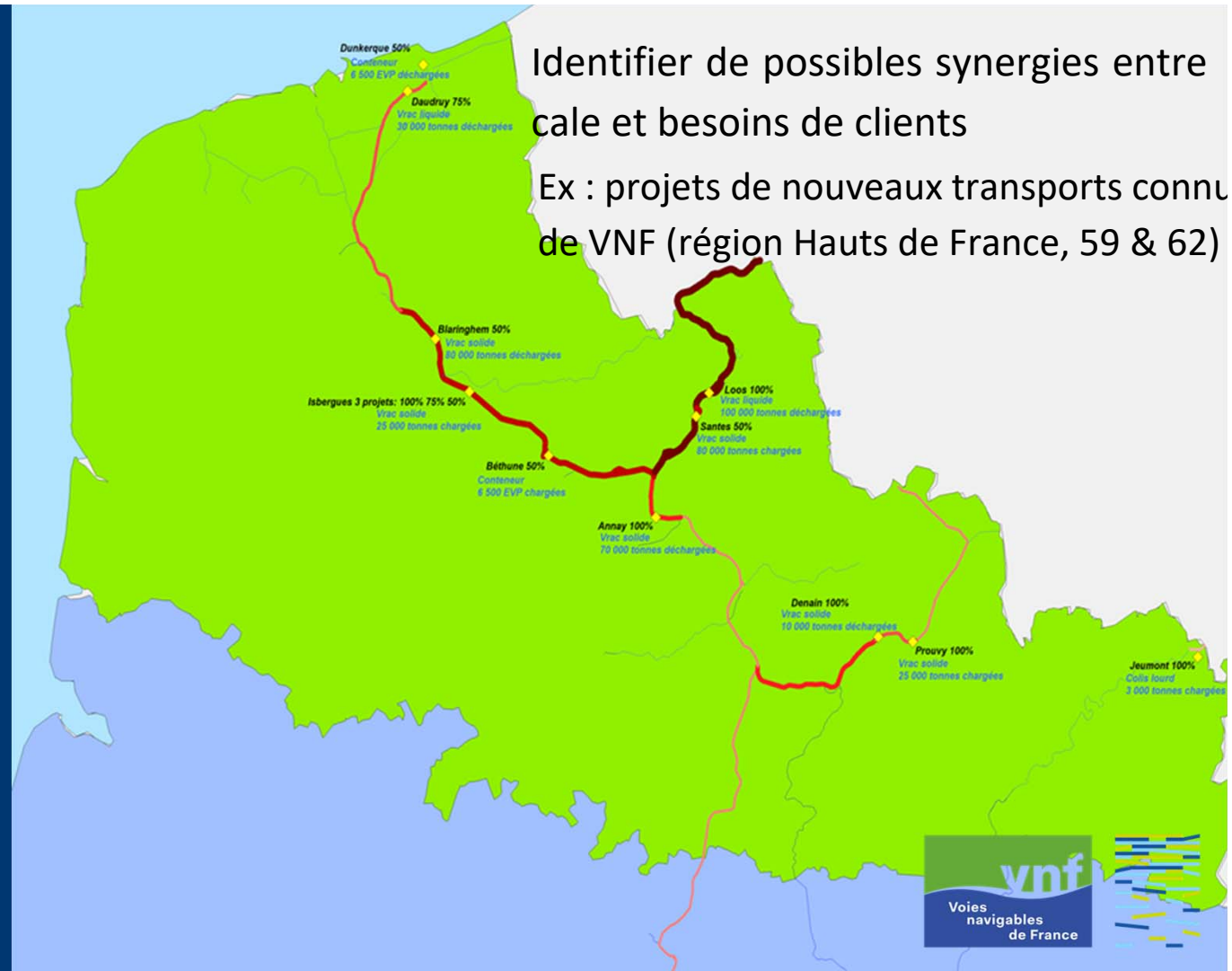
	Hypothèse 1	Hypothèse 2	variation hypothèse 2 / 1
	Aller chargé Retour vide	Aller chargé Retour chargé	
CA/km (EUR)	25	43.75	75%
Tonnage	2 000	4 000	100%
T.k	1 600 000	3 200 000	100%
Carburant - consommation en EUR	5 691	6 636	17%
Carburant : coût/tonne transportée	2.8455	1.659	-42%
Emissions de CO2 en tonnes	24.17	28.19	17%
CO2 : émission/tonne transportée	0.0121	0.0070	-42%

Pour une **même distance parcourue**, un A/R à plein dans les deux sens :

- permet de doubler le tonnage de marchandises transportées,
- permet au marinier d'augmenter son chiffre d'affaires de 75%
- alors que son bateau ne consomme que 17% de plus (émissions de CO2).

Identifier de possibles synergies entre cale et besoins de clients

Ex : projets de nouveaux transports connus de VNF (région Hauts de France, 59 & 62)



3ème étape :

- Poursuivre l'analyse, de façon partagée avec d'autres acteurs du secteur fluvial ou logistique,
- Affiner les chiffres (par produits, par distances),
- Identifier les raisons (contrats, repositionnements),
- Imaginer des solutions de compétitivité.



Témoignages



Jean-Yves Ollivier, Directeur Supply Chain Granulat Nord CEMEX

Charles Descamps, Directeur logistique & Exécution de l'union de coopératives agricoles Ceremis

Transport fluvial : mode d'emploi.



Violaine Lafond, Sourcing Manager Logistics France - Bayer (conteneurs – chimie)

Laurent Martinot, Intercontinental Transports and Customs Leader Aden Services (conteneurs)

Christian Andrieux, Délégué Métier Logistique EDF (flux de rotors)

Gilles Daenen, Eco-systèmes, Expert Logistique et Président de la Commission fluviale AUTF

Lionel Rouillon, Directeur du développement VNF

Démarrage à 15h30



Transport fluvial : mode d'emploi.



Gilles Daenen, Eco-systèmes, Expert Logistique et Président de la Commission fluviale AUTF

Ecosystem: carte d'identité

Eco-organisme à but non lucratif, agréé par les pouvoirs publics

Une forte implication en faveur de l'économie sociale et du réemploi.

Un réseau national de prestataires sélectionnés sur appels d'offres.

Un dispositif de reprise:

- 11 500 points de collecte actifs (7 500 provenant du secteur de la distribution), sur tout le territoire via le réseau de distributeurs, de déchèteries et des points de l'économie sociale.



Quatre missions d'Ecosystem

Collecter tous les appareils électriques et électroniques ménagers usagés dans la filière agréée

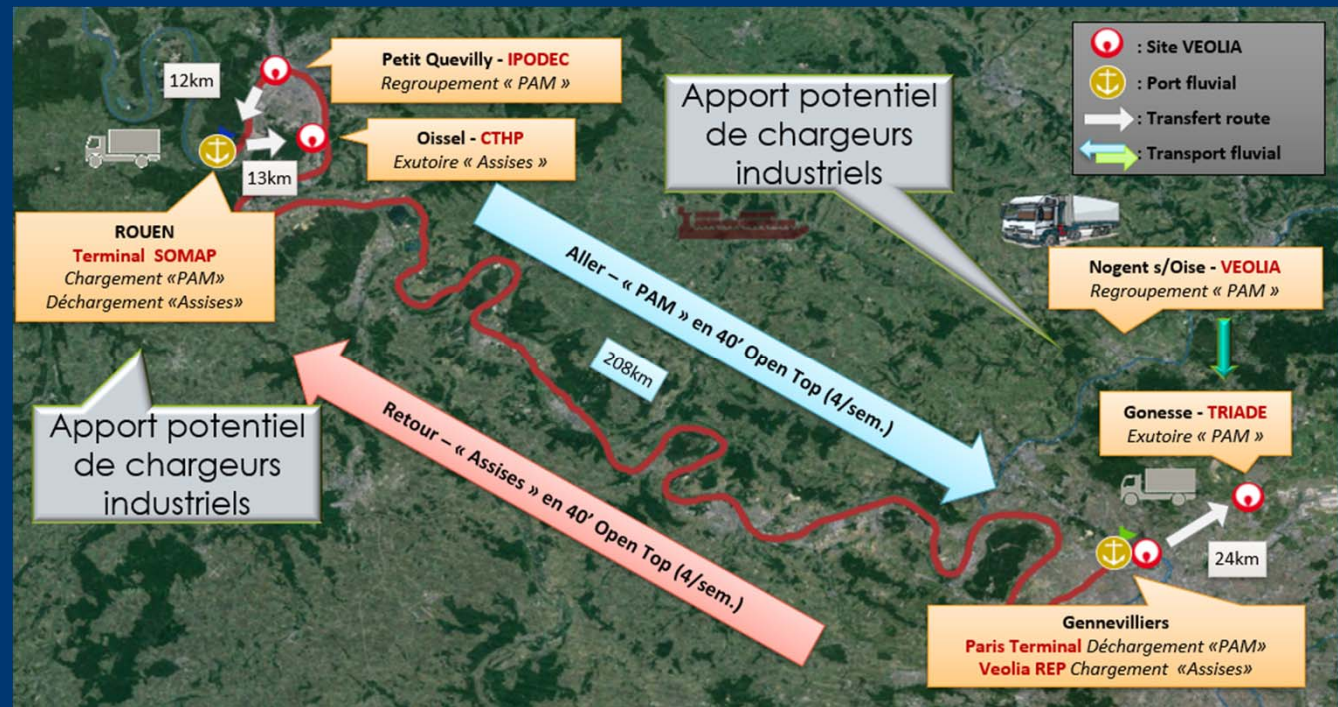
Garantir une dépollution et un recyclage de qualité.

Favoriser la prévention et l'économie sociale et solidaire

Informier le grand public

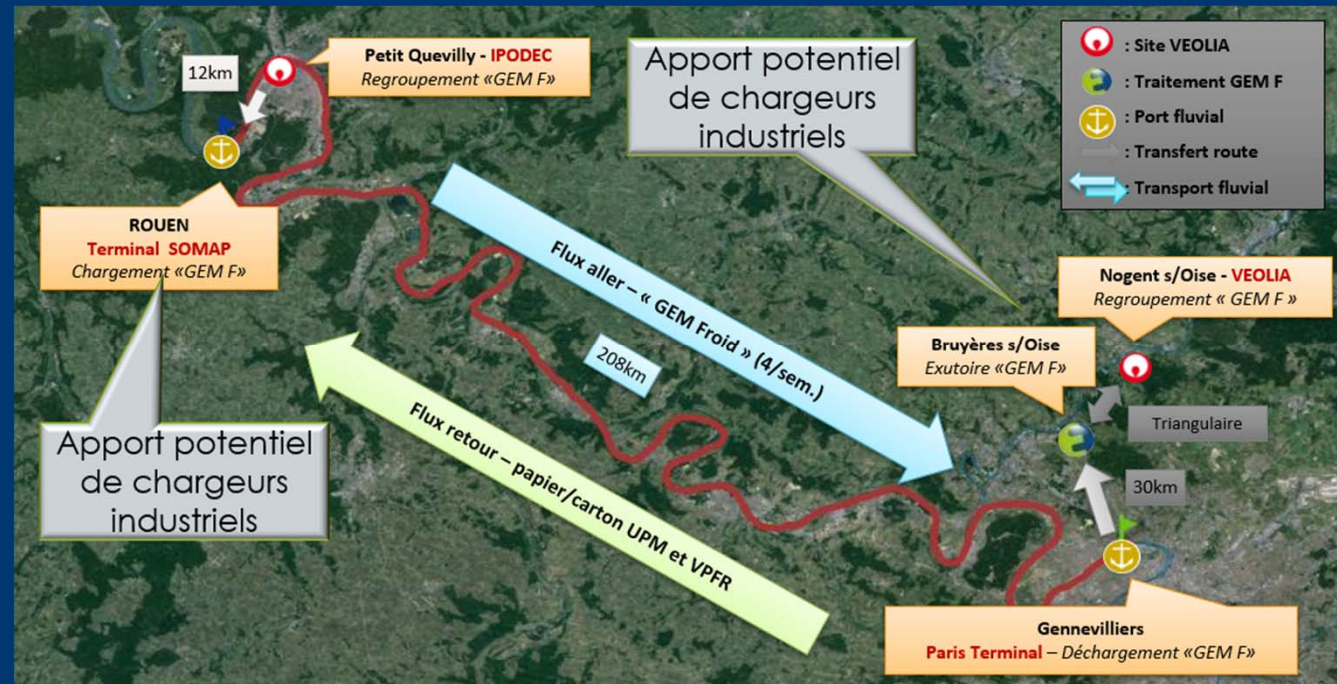


Logistique fluviale – Principe de la mutualisation du PAM



Transport fluvial des « PAM Eco-Systèmes » et mutualisation flux Valdelia »

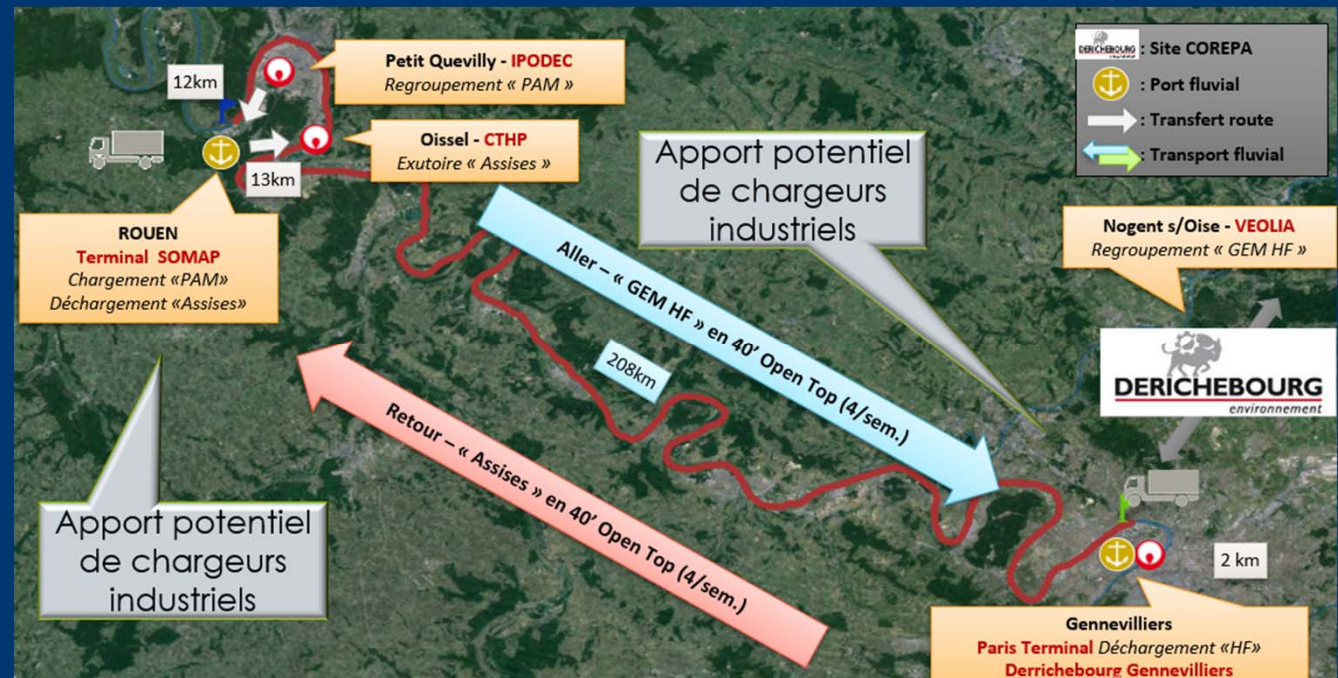
Logistique fluviale – Principe d'une mutualisation GEM



Transport fluvial des « GEM Froid Eco-Systèmes »
mutualisation avec UPM



Logistique fluviale – Principe de la mutualisation du GEM HF projet de développement 2017



Transport fluvial des « GEM HF Eco-Systèmes » et mutualisation retour avec Valdedia



Logistique fluviale – 40' Open Top idéale aussi pour le transfert de vrac en retour vrac «Valdelia» :

Projet de mutualisation « Tc 40 open top vrac » avec reverse logistique en collectes issues de l'île de France, de meubles usagés en retour sur Oissel (76) pour traitement.



Conteneurs 40' Open Top

- Report modal des transports routiers en FMA
- Chargement vertical
- Déchargement sur châssis basculants
- Capacité : 73 m³ en version High Cube
- Adapté aux flux de DEEE et de meubles



Logistique fluviale – 45' Curtain Side– vrac- palettisable- big - bag etc..

Idéal pour attirer les chargeurs en fret industriel

- Report modal fluvial des flux en remplacement du transport routier en Tautliner



Au total, ce sont 2800 camions de type
44 t qui ne passent plus par l'intérieur
des villes.

Pour développer l'intermodalité des transports fleuve/route en « marchandises générales »

- Rassembler les chargeurs des commissions routes et fluviales AUTF autour de projets de mutualisation.
- Promouvoir le conteneur 45 pieds dont l'utilisation et les plans de chargements sont similaires aux remorques Tautliner.
- Inciter et développer la création de bourses de fret multimodales sur les axes fluviaux à forts rendements économiques.
- Rendre le fluvial accessible aux services affretements, lots complets et groupages en marchandises générales, colis, etc.. , des chargeurs vers les centres de distributions, hubs etc..



TM Riverdating **DIGITAL**

02 Décembre 2020

Le 13^{ème} rendez-vous des acteurs européens du transport fluvial et de la logistique multimodale.

