



Dossier de presse Strasbourg, le 27 mai 2021

Le fluvial à dix ans dans le bassin rhénan Enjeux et stratégie de Voies navigables de France

Contact presse
Voies navigables de France
Direction territoriale Strasbourg
Responsable communication
Laure Mauny
T. 03 67 07 92 48
laure.mauny@vnf.fr

Le fluvial au cœur de la transition écologique 2020-2029

L'Etat fixe des ambitions fortes pour le fluvial

Le vendredi 30 avril, le ministère de la transition écologique et Voies navigables de France signaient le Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) de l'établissement public pour les 10 prochaines années.

À travers ce contrat, l'Etat exprime la politique qu'il entend mener sur les dix prochaines années sur le fluvial par le biais de son opérateur VNF : il fixe des objectifs, un niveau de qualité de service attendu et des moyens pour y arriver.

Le fluvial, une source de croissance verte pour les territoires

Le fluvial offre des services variés, mais qui ont un atout commun et incontestable : ils créent et développent de l'économie verte sur nos territoires.

Le fluvial promeut une **logistique durable** qui se traduit par un bénéfice écologique significatif permettant des émissions, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faible que le mode routier, soit en moyenne entre 8,8 et 37,4 gCO²/t-km. Sans nuisances sonores, sûr avec le taux d'accidentologie le plus faible, il permet de décongestionner les axes routiers et d'améliorer ainsi la sécurité (baisse des accidents) et la qualité de l'air.

Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont également des espaces précieux d'un **tourisme vert**, authentique, loin de la foule. Concourant à l'amélioration du cadre de vie, la voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous usagers, touristes comme riverains. Le tourisme fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité et génère **1,4 milliard d'euros de retombées économiques** au bénéfice direct des territoires.

Par ailleurs, VNF met à profit son réseau fluvial pour favoriser le développement **d'énergies vertes**, notamment en développant la production d'hydroélectricité sur les ouvrages (barrages, écluses...) le permettant. **80 microcentrales hydroélectriques** sont d'ores et déjà en activité sur le réseau. Une dizaine de nouvelles centrales sont en cours d'installation. L'ambition est de développer davantage ce potentiel avec les acteurs de l'énergie qui s'intéressent de plus en plus à ce secteur.

Une ambition pour le fluvial

L'ambition est de faire prospérer cette source de **croissance verte pour les territoires**. La tendance est à la hausse depuis quelques années, la volonté politique est d'accélérer la dynamique autour du fluvial.

A l'horizon 2030, le **volume de fret transporté** par voie fluviale pourrait **augmenter de moitié**, ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres, soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Il s'agit donc de donner une nouvelle envergure au transport fluvial et de le confirmer comme un acteur essentiel de la logistique de demain. Le **tourisme fluvial** quant à lui pourrait générer jusqu'à près de **3 milliards d'euros de retombées économiques**.

Il s'agit par ailleurs d'inscrire la voie d'eau – les fleuves, les rivières canalisées, les canaux – comme un vecteur à la fois puissant mais aussi sensible pour **gérer la ressource rare qu'est l'eau** avec l'accélération du changement climatique. En effet, si les ouvrages du réseau fluvial ont été conçus à l'origine pour la navigation, ils constituent aujourd'hui de véritables atouts pour **lutter contre les phénomènes de crues et de sécheresses** de plus en plus forts et de plus en plus réguliers.

In fine, l'ambition est de construire une **solution fluviale adaptée à chaque territoire**. En effet, il n'y a pas de fret fluvial possible sans plateforme intermodale à proximité, sans connexion avec les réseaux routiers et ferroviaires, sans ports modernes et efficaces. Il n'y a pas d'activité de tourisme et de loisirs sur la voie d'eau s'il n'y a pas à proximité des activités à pratiquer, un patrimoine à découvrir, une valorisation de l'espace.

Le contrat intègre donc une phase importante d'échange avec les collectivités et les acteurs économiques locaux pour **construire de façon concertée des projets de territoires complets**, intégrant la voie d'eau et conciliant l'intérêt général avec les attentes de chacun.

Des moyens importants

Le COP acte des capacités d'investissements à haut niveau et dans la durée pour le réseau fluvial. **À l'horizon 2030, ce sont plus de 3 milliards d'euros qui sont envisagés d'être consacrés aux infrastructures fluviales**. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation constante des dotations attribuées à VNF depuis 2017, passées de 170 millions d'euros en 2019, à près de 220 millions d'euros en 2020 et **300 millions en 2021 et 2022**. Les dotations de fonctionnement de l'établissement sont à quant à elles stabilisées sur la durée du contrat.

Pour atteindre l'ambition que l'Etat et Voies navigables de France portent pour le fluvial à 10 ans, le COP s'appuie sur un projet de **modernisation de l'établissement** : la rénovation des infrastructures et l'intégration du numérique dans les modes de travail grâce à la mise en place de la téléconduite et l'automatisation des ouvrages qui permettront une gestion du **réseau plus moderne, un service plus réactif** et performant et des conditions de travail plus sûres pour les personnels.

VNF entend également mener une **révolution numérique** grâce à l'insertion du digital dans ses services, pour renforcer l'attractivité du fluvial auprès des acteurs économiques par rapport aux autres modes de transport.

Il s'agira également de développer les complémentarités avec les offres de service des autres modes de transport (routier et ferroviaire) pour **améliorer la compétitivité des solutions fluviales au sein de l'offre globale**. L'optique est bien d'accompagner le développement de nouveaux trafics. C'est le sens du partenariat récent avec SNCF Réseau et de celui en cours de construction avec HAROPA.

Des **partenariats solides avec les collectivités territoriales**, très intéressées à l'avenir de la voie d'eau comme un vecteur de développement de leur territoire, sont en cours de construction et participeront de la restructuration du modèle économique de l'établissement. A titres d'exemples peuvent être cités le partenariat autour de la Sambre à l'Oise, dont la

réouverture à la navigation est prévue avant l'été, l'Entente pour le Canal du Midi, ou encore le partenariat avec la Région Grand Est.

Pour être plus fort et plus résilient, l'établissement devra enfin, sur la durée, diversifier ses recettes et développer des ressources propres. Le domaine qu'il exploite recèle en effet des potentiels évidents, par exemple par la valorisation du domaine public fluvial et des nouvelles énergies.

L'ambition pour le bassin rhénan ?

Ancrer le fluvial dans le territoire pour en faire un moteur de la croissance verte

Signé au niveau national entre VNF et l'Etat, le COP se décline à l'échelle des territoires selon les leviers stratégiques qui leur sont propres.

Voies navigables de France se positionne sur l'axe stratégique rhénan transfrontalier, le réseau fluvial le plus actif en Europe. Le Rhin supérieur, souvent qualifié d'« autoroute fluviale », transporte 30 millions de tonnes de marchandises par an. Axe majeur d'un bassin qui dessert cinq pays (Suisse, France, Allemagne, Pays-Bas, Belgique), le Rhin est le premier fleuve commercial d'Europe. Tronçon clé, le Rhin supérieur, situé entre Bâle et Lauterbourg et historiquement dédié au transport de marchandises, s'adapte aux nécessités actuelles.

L'ambition fluviale à l'échelle du bassin rhénan est d'ancrer le fluvial dans son territoire pour en faire un moteur de la croissance verte que ce soit à travers la logistique fluviale, le verdissement de la flotte, le tourisme fluvial ou la gestion hydraulique.

Ce cap ambitieux sera décliné à l'échelle du périmètre de la direction territoriale, c'est à dire un réseau fluvial de 480km de voies navigables, dont le Rhin, premier fleuve commercial d'Europe, en est la colonne vertébrale. Cet axe est un atout stratégique pour la transition logistique de demain.

Pour réaliser ses objectifs, VNF s'est engagé dans un grand projet de modernisation et de développement de son réseau autour de plusieurs axes stratégiques majeurs.

Voici ce que ce projet implique pour le bassin rhénan :

Développer le rôle stratégique du fluvial dans les écosystèmes locaux pour renforcer le report modal et la croissance verte pour le transport de fret

VNF s'engage fortement dans le développement de la logistique fluviale et du transport de fret sur le Rhin en s'appuyant notamment sur l'expertise et la dynamique internationale portée par la CCNR, et en agissant sur la complémentarité avec le portuaire, le ferroviaire, le maritime, voire le routier.

En effet, il n'y a pas de fret fluvial possible sans plateforme intermodale à proximité, sans connexion avec les réseaux routiers et ferroviaires, sans ports modernes et efficaces. Il n'y a pas d'activité de tourisme et de loisirs sur la voie d'eau s'il n'y a pas à proximité des activités à pratiquer, un patrimoine à découvrir, une valorisation de l'espace.

C'est tout le sens du futur partenariat (2021-2026) que la direction territoriale va prochainement signer avec SNCF Réseau Grand Est pour valoriser le potentiel du transport multimodal, le report modal vers les modes massifiés que sont le fer et le fleuve et mettre en œuvre une meilleure coopération entre les 2 opérateurs (bonnes pratiques, synchronisation des chômages/travaux pour optimiser le report d'un mode à l'autre, partage d'information, étude sur le potentiel de transport multimodal sur le bassin du Rhin).

L'établissement est également sur le point de signer un partenariat avec EDF Hydro Est (2021-2024) qui vise à renforcer l'expertise du fluvial en matière d'exploitation de la voie d'eau, des activités fluviales et de l'environnement.

En matière d'activités portuaires, la nouvelle gouvernance des ports de Colmar/Neuf-Brisach et Sud Alsace va également renforcer leurs interactions, les investissements dans la multi-modalité, et le développement des axes logistiques.

Aussi, VNF poursuit le développement de projets de logistique urbaine fluviale à Strasbourg avec notamment le lancement d'une étude sur le développement d'une future zone fret à Vendenheim sur le canal de la Marne au Rhin en partenariat avec l'EMS. Cette plateforme logistique pourrait être multifonction et favoriser le report modal vers la voie d'eau de marchandises de différentes provenances : déchetterie intercommunale, comptoir agricole et nouvelle solution de logistique pour la zone de massification.

En effet, le succès du service de livraison ULS alliant fluvial et vélo-cargos électriques, dans l'hyper-centre de Strasbourg dans la Zone à Faibles Émissions, ouvre aujourd'hui la voie à de nouveaux projets de ce type partout en France mais aussi évidemment dans l'agglomération.

Valoriser le patrimoine fluvial pour renforcer l'attractivité des territoires, générer de la valeur ajoutée et favoriser la mutation écoresponsable du transport fluvial

VNF va renforcer l'attractivité économique, touristique et patrimoniale de la voie d'eau par la mise en place de nouveaux partenariats solides avec les collectivités territoriales et les acteurs économiques porteurs de développement d'activités fluviales. Le fluvial a un rôle stratégique pour les territoires irrigués. Il génère des retombées économiques importantes au bénéfice des collectivités.

VNF a l'ambition de construire une solution fluviale adaptée à chaque territoire dans une logique de projet gagnant-gagnant.

Le succès de la destination « Terres d'Oh ! » construite avec le Bassin Touristique de la Sarre (contrat de canal (2018-2020/en cours de renouvellement), les partenariats pour conforter Strasbourg (2017-2020/en cours de renouvellement et élargi à l'EMS), Saverne (2021-2026) et bientôt Mulhouse/M2A dans leur statut de « villes fluviales » ou encore le projet prometteur

de développement touristique du canal du Rhône au Rhin branche sud soutenu par la Région Grand Est, révèlent l'engagement des partenaires pour faire de la voie d'eau un vecteur de développement de leur territoire.

VNF mène également une démarche de valorisation de son patrimoine fluvial remarquable. C'est par exemple le cas avec le Plan incliné de Saint-Louis/Arzviller, les écluses de Gamsheim ou encore l'opération de mécénat pour l'écluse Le Corbusier de Kembs-Niffer dont la rénovation estimée à 1,5 M€ est soutenue financièrement par la Mission Bern (300 000€) et la Fondation du patrimoine.

D'autres projets sont en réflexion comme la valorisation de la maison éclusière de la Petite France à Strasbourg ou la Tour du Stock à Langatte.

Soucieux de réduire encore davantage l'impact environnemental du fluvial, VNF accompagne le verdissement de la flotte sur son réseau. Dans notre région, des solutions décarbonées existent déjà sur les canaux de la Sarre et de la Marne au Rhin avec la mise en place de bateaux Nicols et Canalous à propulsion 100% électriques, soutenus financièrement par VNF via son Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation. Pour accompagner le développement de cette initiative, l'établissement a installé une dizaine de bornes de recharge électrique le long de la voie d'eau.

Sur le Rhin, où l'activité des paquebots de croisières avait progressé de 20% en nombre de passagers avant la crise sanitaire, de nouveaux appontements équipés de bornes électriques vont être mis en place par VNF à l'horizon du 2^e semestre 2022.

Le verdissement de la flotte passe aussi par l'arrivée prochaine du premier bateau zéro émission (le 1^{er} bateau électrique date de 1999) de Batorama à Strasbourg pour réduire l'empreinte écologique des bateaux promenade.

Développer avec les partenaires locaux des mesures en faveur d'une gestion fine de la ressource en eau et la préservation de la biodiversité

Face aux épisodes de crues et de sécheresse de plus en plus fréquents, les infrastructures de VNF contribuent à mieux gérer la ressource en eau. Des actions sont engagées avec des partenaires pour gérer durablement la ressource en eau.

Quelques exemples : l'écêtement des crues de l'Ill à Mulhouse, le Plan Rhin Vivant (2020-2025) avec notamment l'étude sur la renaturation des berges, les réflexions sur la mise en place d'un observatoire des étangs lorrains (cyanobactéries, phosphores, plantes invasives et niveau d'eau) ou la reconstruction de passé à poissons du barrage des Faux-Remparts à Strasbourg sont plus que jamais porteurs de sens.

Adapter l'infrastructure et l'organisation pour permettre un fonctionnement agile et robuste du fluvial

Grâce aux moyens accordés au fluvial pour les prochaines années, VNF va accélérer les travaux de fiabilisation, de modernisation et de régénération de ses infrastructures et des services qu'il propose. Cela passera notamment par la mise en place de la supervision et du

réarmement à distance des ouvrages pour le petit gabarit, l'installation de la fibre optique ou encore l'automatisation des écluses.

Cette transformation digitale va permettre de proposer aux usagers de nouveaux services à forte valeur ajoutée et d'accroître la compétitivité du fluvial, tout en réduisant la pénibilité des tâches pour les personnels et en améliorant leur sécurité.

De nombreux travaux de modernisation/régénération sur le réseau vont également être menés grâce à l'apport du plan France Relance, soit 21 M€ de crédits alloués à la direction territoriale Strasbourg de VNF en 2021/2022 pour réaliser 21 opérations de maintenance et de modernisation sur son réseau. Parmi les premières opérations 2021, citons :

- Canal du Rhône au Rhin, Branche Sud : reprise des berges du bief de Niffer en cours sur plusieurs mois
- Canal de la Marne au Rhin : sécurisation des digues sur 3 biefs 23 / 27 (fin avril)
- Strasbourg : sécurisation des berges bief 86 depuis fin avril
- Canal de la Marne au Rhin : sécurisation des digues 4 bief 41 (travaux terminés)
- Canal de la Sarre : fibre optique, préparation chantier en cours
- Tous les itinéraires : restauration des portes d'écluses de septembre à décembre



À PROPOS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

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

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

- il crée les conditions du développement du transport de fret ;
- il concourt à l'aménagement du territoire et au développement touristique ;
- il assure la gestion hydraulique en garantissant la sécurité des ouvrages et les différents usages de l'eau et en luttant contre les inondations et le stress hydrique. Il favorise également le développement de l'hydroélectricité et préserve la biodiversité.



www.vnf.fr



VNF tourisme



@vnf_officiel

