



**DOSSIER
DE PRESSE**



ACTUALITE DU SECTEUR FLUVIAL

10 MARS 2023

Contacts presse

**Voies navigables de France
Direction de la Communication**

Julie Cousein
06 98 36 41 64
julie.cousein@vnf.fr

Agence Maarc

Pauline Carde
06 32 03 22 55
pauline.carde@maarc.fr

Ando Razakarisoa
09 72 22 00 68
ando.razakarisoa@maarc.fr





Un rythme soutenu d'investissements sur le réseau fluvial : près de 340 millions d'euros en 2023

Après avoir investi plus de 330 millions d'euros en 2022 (dont près de 87 millions au titre du plan de relance), Voies navigables de France (VNF) va consacrer cette année une enveloppe de près de 340 millions d'euros à l'amélioration de la qualité du service proposée par l'établissement. Sur le plan des infrastructures en tant que telles, ce sont plus de 300 millions d'euros qui seront directement consacrés à entretenir, moderniser et développer les 6700km du réseau navigable.

Pour **Thierry Guimbaud, Directeur Général de VNF**, « *Le maintien à haut niveau de nos capacités d'investissement doit nous permettre de **stabiliser notre action en faveur du réseau fluvial** qui irrigue les territoires et participe directement aux objectifs de planification écologiques du pays. Nos investissements sont consacrés au renforcement du réseau, en pensant à l'avenir, à la préservation de la ressource en eau et des écosystèmes. C'est dans ce cadre que nous menons un vaste programme de rénovation et de modernisation de nos ouvrages, de nos outils de pilotage et de notre organisation afin d'optimiser la gestion de l'eau pour mieux maîtriser les risques et garantir la fiabilité de nos ouvrages. Nous mettons en œuvre, à l'horizon du contrat d'objectifs et de performance que nous avons signé avec l'Etat pour les 10 prochaines années, **une gestion plus moderne, sécurisée et efficace de l'ensemble du réseau navigable.** »*

Le budget d'investissement de l'établissement est notamment financé par la dotation de l'Etat consacrée au fluvial, par le biais de la dotation de l'AFITF¹ mais aussi par les crédits du plan France Relance qui s'achève cette année. Les co-financements apportés en plus par collectivités territoriales, les agences de l'eau ou encore l'Union Européenne aux projets de l'établissement pèsent pour plus de **22%** du budget d'investissement. **Ces financements sont le marqueur de l'intérêt croissant porté au réseau fluvial.**

La Régénération des infrastructures est la priorité ...

Pour rattraper progressivement les effets d'un sous-investissement historique, VNF consacre une part importante du budget d'investissement à la **régénération du réseau**.

VNF y consacrera en 2023 plus de la moitié de son budget d'investissement. Cela se traduit très concrètement par des opérations sur les digues classées, les écluses ou encore les barrages qui régulent le niveau d'eau sur l'ensemble du territoire.

Cette régénération concerne l'ensemble du réseau composé à la fois d'ouvrages robustes mais très anciens, construits au XIXe siècle, notamment sur le réseau à petit gabarit et des ouvrages des années 1960-70 le plus souvent sur le grand gabarit dont les équipements industriels présentent des signes de vieillissement qu'il convient de régénérer.

¹ AFITF : Agence de financement des infrastructures de Transports de France



... avec la modernisation des méthodes d'exploitation du réseau

L'établissement porte en parallèle un ambitieux **programme pluriannuel de modernisation du réseau** intégrant le pilotage des ouvrages, les bâtiments d'exploitation, l'automatisation de la gestion hydraulique et la pose de fibre optique permettant, entre autres, l'intégration du numérique dans les modes de travail qui permettront une gestion du réseau plus moderne, un service plus réactif et performant et des conditions de travail plus sûres pour les personnels.

Sur le grand gabarit, la commande et le contrôle des ouvrages (écluses et barrages) sont progressivement centralisés – c'est ce qu'on appelle la **télé-conduite qui est actuellement mise en place sur le réseau du Nord et du Pas-de-Calais** pour un montant global de 36 millions d'euros.

Sur le petit gabarit, le réseau est automatisé pour rendre l'offre plus attractive, donner plus de souplesse quant aux horaires de navigation et faciliter l'exploitation. C'est ce qui est par exemple mis en place sur **l'ensemble de l'itinéraire du Canal de la Marne au Rhin (Est et Ouest) pour un montant global de près de 8 millions** d'euros pour l'installation de la fibre et l'automatisation de l'itinéraire.

En 2023, ce sont ainsi plus de 40 millions d'euros qui seront engagés pour les études et les travaux de modernisation.

Une régénération et une modernisation pour accélérer le développement des grands axes logistiques fluviaux.

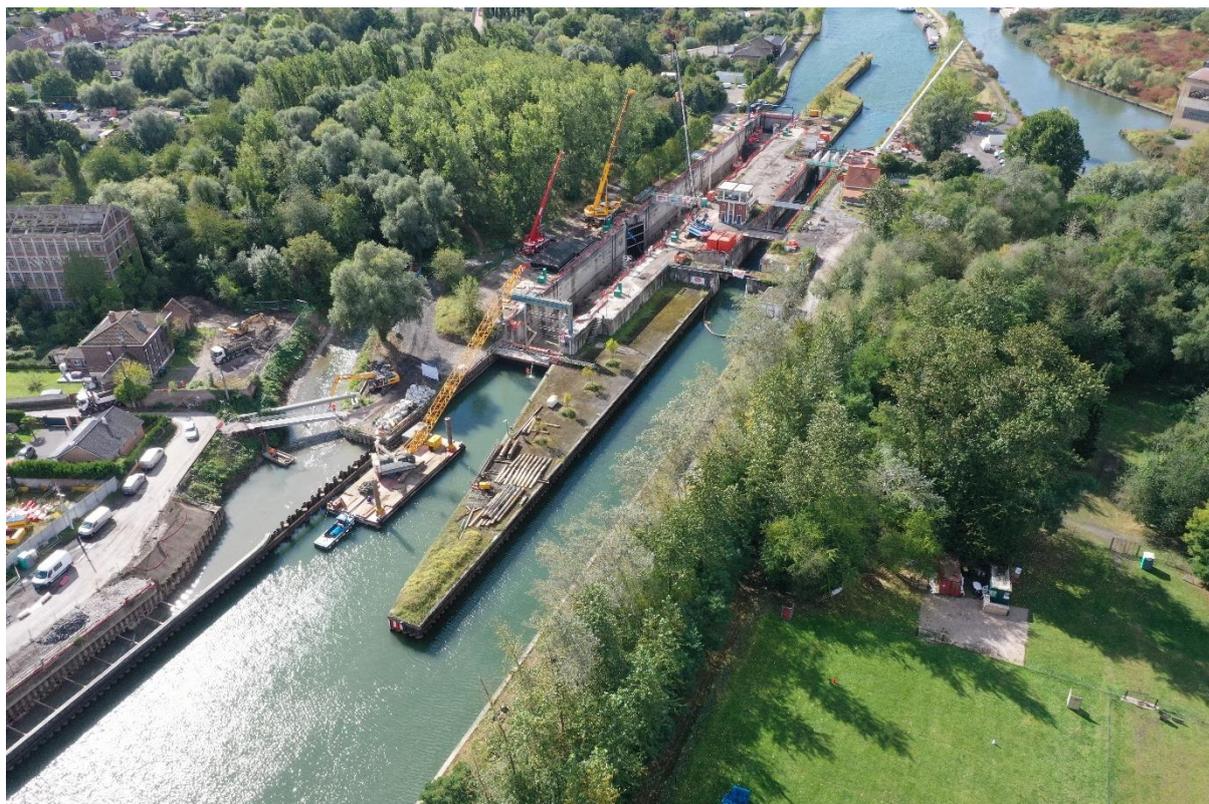
L'ambition de VNF est de développer la part de fret fluvial en renforçant le recours au report modal, Les itinéraires logistiques permettant le transport de marchandises à grand gabarit sont concernés par un programme ambitieux en matière d'investissements pour la régénération et la modernisation.

On notera par exemple les travaux d'envergure menés aux écluses de Gamsheim pour un montant global de 38 millions d'euros. Il s'agit de renforcer l'efficacité économique et environnementale d'un axe européen majeur pour le transport fluvial. On comptabilise 17 millions de tonnes aux écluses de Gamsheim du côté français en 2021, soit une soixantaine de passages par jour. Aujourd'hui, l'économie en CO₂ que peut entraîner le recours au transport fluvial est de près de 60 gCO₂ /t.km, uniquement pour le Rhin. Cela en fait un atout majeur dans la volonté d'un recours à un transport plus propre, en cohérence avec les enjeux de la transition écologique.

Un autre axe logistique européen en développement est la liaison Seine Escaut qui consiste en la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas pour le passage de bateaux pouvant transporter jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises (soit l'équivalent de 220 camions). Sur un territoire de 40 millions d'habitants, ce réseau de 1 100 km de voies navigables favorisera la mobilité des biens et des personnes, le développement économique et la transition écologique grâce au report modal vers la voie d'eau.



Dans le cadre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE 2) et compte tenu du très bon avancement des projets, l'Union Européenne a acté l'attribution d'une nouvelle enveloppe de 142 millions d'euros à Voies navigables de France (VNF). Ces financements supplémentaires vont permettre à l'établissement de poursuivre en 2023 la réalisation de nombreux chantiers.



Sont ainsi prévus en 2023 :

- la poursuite des travaux de modernisation [des écluses de Méricourt, pour un budget de 92 millions d'euros jusqu'en 2024](#) ;
- les opérations pour l'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle (59), pour un budget global de 43 millions d'euros jusqu'en 2026 ;
- la réouverture du canal de Condé-Pommeroeul dans les Hauts de France dans le courant de l'année dans le cadre de l'opération de remise en navigation de cette section ;
- la poursuite des opérations de recalibrages de l'axe Deûle-Lys avec l'achèvement du recalibrage de la Deûle, concluant un programme de 63 millions d'euros d'investissement;
- la poursuite des études des projets de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) et de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Ces projets, estimés à 341,8 millions d'euros pour MAGEO et 343 millions d'euros (valeur 2018) pour Bray-Nogent, ont passé une étape importante en 2022 avec l'obtention des déclarations d'utilité publique, et se poursuivent en 2023 avec les premières acquisitions foncières et les études environnementales.



VNF, avec l'appui de l'Europe et des Régions, aura ainsi investi près de 400 millions d'euros sur la période 2014-2023 pour le développement et la modernisation des 735 km de son réseau au sein de la liaison Seine-Escaut.

Une régénération et une modernisation pour faire face aux défis de la gestion hydraulique

Face aux enjeux de résilience climatique et en particulier de préservation des équilibres hydrauliques, **le bon état des ouvrages du réseau navigable contribue à préserver la ressource en eau et ses usages** : navigation mais aussi irrigation agricole, production énergétique ou industrielle, alimentation en eau potable des populations, production d'hydroélectricité...

Le long des 6 700 km de voies d'eau gérées par Voies navigables de France (VNF), **352 barrages contribuent à la gestion hydraulique du réseau**. Le remplacement des barrages manuels à aiguilles construits au XIXe siècle par des barrages automatisés constitue pour VNF un enjeu majeur en termes de navigabilité, sécurité et biodiversité.

Parmi les chantiers phares de cet enjeu de reconstruction des barrages :

- la reconstruction du **barrage de Meaux** (77) ainsi que l'aménagement d'une passe à poissons sur le canal du Cornillon situé à proximité. D'un montant de 49 M€, cette opération de régénération et de continuité écologique est cofinancée par VNF, l'Europe (FEDER), la région Île-de-France et l'agence de l'eau Seine-Normandie.
- Le remplacement du **barrage de la Robertsau au Wacken à Strasbourg** sur l'Ill canalisée. Cette opération de 5 M€ se poursuivra sur toute l'année 2023 et aboutira à la mise en service d'un nouveau barrage entièrement automatisé et composé de trois passes à clapet, d'une passe à poisson et d'une passe à canoës.



VNF poursuit également ses investissements pour **améliorer la supervision des niveaux d'eau afin de mieux anticiper la gestion quantitative de la ressource**. A titre d'exemple, VNF met actuellement et jusqu'en 2025 en place des capteurs de supervision des niveaux d'eau, la mécanisation et la télégestion des ouvrages hydrauliques sur l'ensemble du Canal des deux mers pour un montant global de 7 millions d'euros.

L'établissement mènent enfin **des actions relatives à la sécurité des ouvrages hydrauliques** et notamment le renforcement de ses barrages réservoirs qui permettent de stocker de l'eau. VNF dispose de 50 réserves de ce type connectées aux canaux par un réseau de rigoles d'alimentation qui permettent d'acheminer l'eau.



On notera les chantiers en cours ou à venir des barrages réservoirs de Bouzey qui alimente le canal des Vosges à proximité d'Épinal, la fin des travaux de mise en conformité de l'évacuateur de crues du barrage de la Liez en Haute Marne (montant d'opération 2,7M€), ou encore la poursuite des études relatives aux barrages réservoirs de Panthier (alimentant le canal de Bourgogne en Côte d'Or), du Plessis (alimentation du Canal du centre à Montceau-les-Mines), de Grand-Rue (Alimentation du Canal de Briare dans le Loiret).

Au global, les retenues VNF représentent aujourd'hui environ 165 millions de m³ de réserve. Cette capacité pourrait atteindre 190 millions de m³ en renforçant l'infrastructure de certains barrages réservoirs.





Une mutation progressive des trafics fret dans un contexte économique complexe

Le mode fluvial a transporté 49,4 millions de tonnes de marchandises soit l'équivalent de 2,5 millions de camions évités sur les routes et 602 000 tonnes de CO2 en moins. Les trafics conteneurs et céréales ont porté l'activité en réalisant de belles performances. L'activité liée au BTP bien qu'elle reste la première filière utilisatrice du réseau navigable enregistre une baisse notable en 2022 et fait chuté l'activité du fret fluvial au global.

La sécheresse aura eu un impact limité sur le transport de marchandise avec une baisse observée de 1,5% des volumes à l'échelle nationale du fait de restrictions d'experts sur certains réseaux transfrontaliers

Dans la mesure où les matériaux de construction représentent à eux seuls 40% du volume transporté par voie fluviale, l'activité de fret fluvial a naturellement chuté en 2022 enregistrant une baisse de 6,6% en volume par rapport à 2021.

Au-delà du chiffre, « l'année 2022 montre par ses caractéristiques la transformation majeure dans laquelle évolue le mode fluvial. Il est marqué à la fois par une réduction de l'activité sur les vracs comme les matériaux de construction notamment liée à la conjoncture économique et énergétique. Nous observons parallèlement une nette hausse des transports de produits à plus haute valeurs ajoutées, illustrant les transformations à l'œuvre des modes de production et de consommation, via les échanges de conteneurs ou encore par l'intérêt grandissant que porte les entreprises aux solutions de logistique fluviale urbaine qui permettent d'entrer finement au cœur des villes. » analyse Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigables de France.

Record pour les conteneurs :

Le mode fluvial a atteint en 2022 son record historique de transport de **conteneurs**. Porté par la bonne reprise de l'activité des ports maritimes français, notamment au Havre, le mode fluvial dépasse pour la première fois de son histoire la barre des 605 500 EVP (équivalent vingt pieds) transportés, soit une augmentation de +3,9% en EVP par rapport à l'année précédente et même une hausse de 9,5 % depuis 2018.

La logistique urbaine fluviale un secteur qui pèse en faveur du cadre de vie

Décongestion des agglomérations, absence de nuisances, performances environnementales, les atouts de cette filière ne manquent pas, et son potentiel est stratégique face aux objectifs ambitieux des agglomérations en matière de transition écologique.

Une dizaine de villes étudient actuellement la possibilité de lancer leur service de logistique urbaine fluviale.

Après Strasbourg en 2020, la société ULS a mis en place dernièrement une nouvelle ligne quotidienne pour alimenter les commerces du centre-ville de Lyon.

Sur la Seine, c'est Ikea a démarré ses livraisons depuis Gennevilliers à destination de Paris fin 2022.



Plusieurs facteurs combinés expliquent cette belle performance : la reprise conjoncturelle du trafic maritime de conteneurs et le gain de parts de marché du fluvial au Havre. En effet cette hausse est particulièrement forte sur le bassin de la Seine (+13,8%). Le bassin Nord Pas-de-Calais enregistre également une belle progression avec près de 170 000 EVP comptabilisés en 2022 (+5,4%).

Le secteur agricole progresse :

Deuxième secteur porteur en 2022 : celui des produits agricoles qui pèse pour 30 % de l'activité totale. **Avec 13,1 millions de tonnes enregistrées, la filière agricole a vu ses volumes de marchandises progresser de 8,6% par rapport à 2021.**

Ici, l'activité a été spécialement portée par la hausse des exportations vers le Benelux et l'Allemagne au départ des deux régions frontalières des Haut de France et Grand Est.

Les matériaux de construction en net repli :

Plusieurs filières du transport fluvial de marchandises, à l'image notamment du BTP ont été notablement impactées par le contexte international en 2022. La baisse globale d'activité de ces secteurs et les difficultés d'approvisionnement se sont ainsi répercutées sur les performances du fret fluvial :

La filière des matériaux de construction a connu une baisse de 16,9% des volumes transportés, soit 19,8 millions de tonnes transportées en 2022. Le secteur continue néanmoins de représenter une part majeure des trafics fluviaux (40%). Selon l'UNICEM, la production nationale de granulats a enregistré une baisse de l'ordre de 6% en 2022. Il est à noter que 80% des matériaux de construction transportés par voie fluviale sont des granulats. Granulat 25 à 30% du transport fluvial et plus de 50% sur la Seine.

Les filières métallurgie, engrais et sel enregistrent également des baisses respectives de 11,3, de -12% et de -26,6% en volumes transportés. Ces trois secteurs pèsent pour 15% des trafics.



© VNF / Vincent Colin

Livraisons fluviales de pierres de taille pour la Cathédrale Notre Dame de Paris. D'ici l'été se sont des éléments de charpente qui rejoindront par barge le chantier de reconstruction.



Une belle reprise de l'activité touristique

A l'été 2022, la navigation a pu être maintenue sur 85% du réseau au global et même sur 99% du réseau à grand gabarit. Le réseau fluvial a lui aussi vu en 2022 un retour important des touristes.

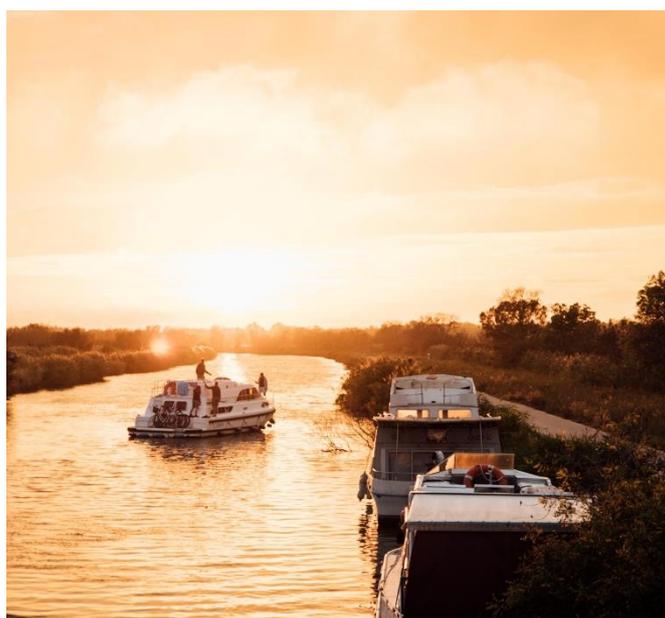
Sur le réseau grand gabarit, une hausse de 5% de l'activité des paquebots fluviaux est observée en 2022 par rapport à 2019, année de référence.

Sur la Seine, ce chiffre s'élève même à 15% en raison de reports de clientèles initialement positionnées sur le Rhin et le Danube, fortement affectés par la sécheresse.

Ces résultats sont d'autant plus remarquables qu'une partie importante de la clientèle touristique habituelle a été très peu présente cet été dans le pays en raison de la situation internationale.

Sur le réseau petit gabarit, l'activité de location de bateaux habitables sans permis a progressé, elle, de 5 à 7% par rapport à 2021. VNF a pu anticiper les situations sensibles pour que les acteurs touristiques puissent se repositionner - lorsque cela a été possible - sur des réseaux en activité.

Malgré ces difficultés, intervenues après deux années de crise COVID, une proportion importante d'opérateurs se montrent confiants pour le futur : un sondage réalisé en octobre indique que 34% d'entre eux déclarent que cette saison a été « prometteuse ».





La Seine et le fluvial un atout pour les jeux en 2024

Voies navigables de France et les acteurs du fluvial se mobilisent pour la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris. La Seine sera au cœur du Village des Athlètes en Seine-Saint-Denis. Le fluvial est un atout-clé pour atteindre l'objectif fixé par Paris 2024 d'organiser les premiers Jeux à neutralité carbone.

Favoriser la logistique fluviale pour les chantiers olympiques, **aménager le bras secondaire** de la Seine au droit de l'Île-Saint-Denis pour assurer la navigation pendant les Jeux ou encore participer à **l'amélioration de la qualité de l'eau**, VNF s'engage à plusieurs titres pour la réussite des Jeux Olympiques.



Durant les Jeux, la Seine offrira également **des solutions innovantes** de transport de fret et de passagers pour faire vivre l'évènement (logistique du village et des évènements, stockage sur l'eau de matériels, bateaux à passagers, taxis...).

Pour la construction du village des athlètes se sont plus de 600 000 tonnes de déblais ont été évacués par bateaux (équivalent 30 000 poids-lourds évités sur les routes) depuis le début du chantier. Les approvisionnements des chantiers via le fluvial se développent y compris sur des segments qui échappaient jusqu'ici au fluvial tels que des éléments préfabriqués en bois pour la construction de bâtiments du village des athlètes.



VNF aménage un petit bras de Seine pour maintenir la navigation sur le secteur du village des athlètes

Il s'agit de pouvoir maintenir la navigation alors que le grand bras sera fermé à la navigation le temps de l'évènement pour accueillir le village des athlètes.

Pour cela VNF mène des opérations de dragage et des aménagements afin garantir une navigabilité à grand gabarit du petit bras de Seine sur un secteur à enjeux : plus de 10 millions de tonnes de trafic par an (équivalent 500 000 camions).

Un accélérateur de la transition énergétique des flottes fluviales et de l'innovation

VNF s'est engagé pour mettre en œuvre l'ambition de l'Etat de décarboner une part significative des flottes fluviales mobilisées pour l'évènements

Grâce à son plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) qui bénéficie d'un soutien renforcé de l'Etat, du soutien de la Région Ile-de-France et de l'Ademe, ce sont près de 40 bateaux qui sont engagés dans la transition énergétique pour les JOP et l'Héritage 2024 (mise en place de motorisation électrique ou hybride diesel/électrique).

VNF est partenaire de l'AIT et accompagne sa politique de valorisation de l'innovation et soutient activement six lauréats fluviaux dans les domaines de la logistique, des motorisations vertes et innovantes sélectionnés dans le cadre de cet appel à innovation.

VNF a lancé en juillet 2022, sous l'égide du ministre délégué en charge des transports, un appel à projets pour des démonstrateurs de navettes autonomes et décarbonées dans le cadre des JOP dont les trois lauréats ont été sélectionnés pour déployer ces démonstrateurs avec le soutien de VNF et de l'Agence de l'innovation pour les transports (AIT)





À PROPOS DE

Voies Navigables de France (VNF) est un établissement public opérateur de l'Etat en charge de la transition écologique dans le fluvial.

Il gère un réseau de 6700 km de canaux, fleuves et rivières qui irriguent les territoires et répond à plusieurs usages : environnementaux, sociaux et économiques.

Ses 4000 agents régulent finement la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de l'environnement.

Voies navigables de France crée également les opportunités de développement des activités sur et autour du fleuve et favorise la transition de notre société vers de nouveaux modèles économiques et écologiques : fret bas carbone et tourisme durable.

www.vnf.fr



Voies navigables de France
175, rue Ludovic-Boutleux – CS 30820
62408 Béthune Cedex
Tél. : 03 21 63 24 24