



CONFÉRENCE NATIONALE SUR LE FRET FLUVIAL

Réunion de restitution

Jeudi 15 septembre 2016



- ❖ **Edito d'Alain Vidalies**
- ❖ **Préambule**
- ❖ **Le transport fluvial en chiffres**
- ❖ **Fiches actions :**

1. DES BATEAUX PLUS PERFORMANTS AU PLAN ENVIRONNEMENTAL ET ECONOMIQUE ET PLUS SURS	11
NORMES D'EMISSION DES BATEAUX.....	12
PLAN D'AIDES A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION (PAMI) 2018 - 2022	17
CENTRE D'INNOVATION BATELIA	20
VOYAGE EN LIGNE (VELI) – ESTIMATION DEMATERIALISEE DES EMISSIONS DE CO2.....	23
FORMATION PROFESSIONNELLE DES TRANSPORTEURS FLUVIAUX	25
2. DES PORTS ET DES VOIES NAVIGABLES PLUS PERFORMANTS ET PLUS SURS.....	31
SERVICES AUX USAGERS DE LA VOIE D'EAU	32
SERVICES D'INFORMATION FLUVIALE (SIF).....	35
NAVIGATION DES BATEAUX A L'AVANT DE LA LIMITE TRANSVERSALE DE LA MER	39
REGLEMENTS PARTICULIERS DE POLICE 2016	42
GOUVERNANCE DES PORTS FLUVIAUX : SYNDICAT MIXTE OUVERT (SMO) ET SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE A OPERATION UNIQUE (SEMOP)	44
3. UNE CHAINE LOGISTIQUE PLUS DYNAMIQUE.....	49
FORMATION AUX ENJEUX DU TRANSPORT FLUVIAL	50
PLAN D'AIDE AU REPORT MODAL (PARM) 2018-2022	53
IDENTIFICATION ET CARTOGRAPHIE DES VOYAGES ET ITINERAIRES DE TRANSPORTS EXCEPTIONNELS PAR VOIE ROUTIERE	56
OUTIL D'AIDE A LA DECISION POUR LA FLUVIALISATION DES FLUX DE MARCHANDISES.....	59
COMMUNIQUER AUPRES DES COLLECTIVITES POUR LES CONVAINCRE DE DEVELOPPER LES ACTIVITES PORTUAIRES ET D'UTILISER LE TRANSPORT FLUVIAL	61





« J'engage désormais la mise en œuvre du plan d'actions pour le fret fluvial et son suivi, afin de contribuer à la politique de transition écologique et énergétique engagée par le Gouvernement. »

Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche





Avec 8500 km de voies fluviales, la France dispose de l'un des principaux réseaux fluviaux d'Europe, au quatrième rang derrière les Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique, et a placé au cœur de l'ambition fluviale du pays l'entretien du réseau.

Depuis la fin des années 1990, le transport fluvial connaît dans notre pays une progression de 40 % du volume de marchandises transportées, avec un gain de part de marché sur des filières spécialisées.

Le transport de marchandises par voie fluviale représente cependant moins de 3 % dans l'offre de transport globale à l'échelle nationale, alors qu'il dispose de deux forces principales qu'il est impératif de promouvoir. D'une part, le développement des modes massifiés, alternatifs et complémentaires à la route et permettant de contribuer activement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, a été affirmé par la loi pour la transition énergétique d'août 2015 et, d'autre part, le mode fluvial dispose aussi et surtout de capacités de transport immédiatement mobilisables sur les axes structurants que sont le couloir rhodanien, l'axe Seine, la Moselle et le Rhin, le bassin du Nord.

La massification des trafics ainsi que le recours à des modes de transport plus propres s'inscrivent pleinement dans le cadre des réseaux transeuropéens de transports (RTE - T) où la France est appelée à jouer un rôle déterminant.

Déterminé à permettre l'essor du transport fluvial, j'ai souhaité initier en octobre 2014 une Conférence sur le fret fluvial, avec l'ensemble des professionnels du secteur.

Elle se situe dans la lignée des conférences déjà organisées pour le transport ferroviaire, routier et pour la logistique, dans une même démarche d'implication de l'ensemble de cette filière d'avenir.

L'objectif de la conférence est double : faire le point sur les actions déjà entreprises en faveur de l'utilisation du fret fluvial et proposer un plan d'actions opérationnelles pour accroître la performance et la compétitivité de ce mode de transport.

Après une conférence intermédiaire organisée en octobre 2015, des travaux d'approfondissement ont été conduits pour identifier des actions concrètes à mettre en œuvre autour de quatre thématiques essentielles : la compétitivité, l'innovation, la sécurité ainsi que le développement commercial.

Une conférence conclusive organisée le 15 septembre 2016 est l'occasion de nous rassembler et de présenter le plan d'actions issu de ces travaux.

De nombreuses mesures d'ordres législatif et réglementaire ont déjà été prises et les efforts collectifs doivent être poursuivis car la réussite de la filière dépend de l'implication de chacun.

J'engage désormais la mise en œuvre du plan d'actions pour le fret fluvial et son suivi, afin de contribuer à la politique de transition écologique et énergétique engagée par le Gouvernement.

Alain VIDALIES

Secrétaire d'Etat en charge des Transports, de la Mer et de la Pêche





Préambule

Le transport fluvial a conforté, depuis 15 ans, sa place au sein des chaînes logistiques multimodales, au service de l'économie et de l'aménagement du territoire.

En vingt ans, le trafic fluvial, exprimé en tonnes kilométriques, a progressé de près de 40 %. Consolidant ses positions sur ses trafics historiques (céréales, granulats) et gagnant des parts de marché sur des trafics spécialisés (produits chimiques, biocarburants, etc.) ; il affiche également une hausse continue dans le transport de conteneurs.

Pendant cette période, la profession a opéré une mutation profonde, avec une consolidation des acteurs et une industrialisation des modes de production de ses services qui l'ont fait gagner en productivité et en compétitivité.

L'engagement des chargeurs, incités à recourir au transport fluvial pour sa pertinence industrielle et considérant que ses performances écologiques devaient être prises en compte dans leurs choix, a contribué à ce rebond.

Avec près de 10 % de part de marché en pré et post acheminement maritime au départ du Havre et de Marseille, le transport fluvial est ainsi devenu un élément clé de la performance des compagnies maritimes et des ports. A Paris, sa présence historique en fait le poumon économique de la ville. Sur l'axe Rhône-Saône, il est le partenaire incontournable des industriels, dans l'Est il ouvre vers l'Europe. Dans le Nord, le transport fluvial trouve un second souffle dans la perspective de la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe.

Mais les deux années qui viennent de s'écouler ont marqué un repli. Le transport de marchandises par voie fluviale plafonne à 3% du transport terrestre de marchandises en France, loin derrière le transport routier (84%), ferroviaire (10%) et par oléoduc (3%), et quand la part fluviale de nos voisins européens dépasse très largement 10 %. Néanmoins, sur les grands axes où les trois modes de transport terrestres coexistent, la part modale du fluvial est relativement élevée (estimée à 20 % en moyenne), avec des réserves de tonnages encore importantes. Le transport fluvial est ainsi vital pour nombre de filières industrielles et logistiques approvisionnées par la voie d'eau.

Depuis son lancement en octobre 2014, la Conférence fret fluvial a pu dresser un bilan positif du potentiel de croissance du transport fluvial.

Elle a aussi mis en lumière que ce potentiel ne pourrait se révéler qu'à travers la poursuite du renouvellement d'une offre fluviale compétitive, une collaboration étroite avec chacune des filières industrielles pour une meilleure intégration dans les chaînes logistiques et une reconnaissance de l'intérêt écologique et sociétal du transport fluvial.

Ces travaux ont révélé que l'action de l'Etat était déterminante en tant qu'investisseur (infrastructures) et régulateur (règles d'exercice, préservation de conditions saines de concurrence), en tant que donneur d'ordre (commande publique) et enfin en tant qu'animateur du développement (à travers les différents établissements dont il a la charge). Ainsi, seul un faisceau d'actions coordonnées et animées permettront de développer le transport fluvial.

A cet égard, à travers les deux groupes de travail conduits depuis octobre 2015 consacrés à la compétitivité, l'innovation et la sécurité (groupe 1) et au développement commercial (groupe 2), la Conférence a affirmé l'importance de la performance environnementale du transport fluvial, de son développement et de sa valorisation, à travers trois axes :

1. Il s'agit en premier lieu de faire en sorte que les bateaux soient plus performants au plan environnemental et économique et plus sûrs. La Conférence propose ainsi de développer l'innovation pour accroître le niveau de performance de l'offre fluviale et la faire coïncider davantage avec les enjeux de développement durable.

Ainsi, le centre d'innovations fluviales Batelia (Bureau d'Assistance Technique et Logistique pour les Industriels et les Artisans), qui s'inscrit dans le cadre du consortium européen Eibip (European Inland barging Innovation Platform), a été présenté aux participants à la Conférence par Voies navigables de



Préambule

France (VNF) et a été plébiscité. Batelia va accompagner techniquement les projets de modernisation et d'innovation des transporteurs fluviaux en portant à leur connaissance les meilleures technologies disponibles sur le marché et en les mettant en contact avec les bureaux d'étude et les industriels les plus compétents.

Au plan de la performance environnementale, le règlement EMNR (Engins Mobiles Non Routiers) entrera en vigueur en 2019, imposant des valeurs limites d'émission des moteurs neufs proches des normes d'émission des moteurs de poids lourds Euro VI. Après avoir étudié la faisabilité technique de ce saut technologique, la Conférence a proposé de travailler sur des sources de financement permettant aux transporteurs fluviaux de se mettre aux normes et de pouvoir, sur une base volontaire, faire évoluer la flotte existante. Elle a aussi salué les évolutions du logiciel de déclaration de chargement « VELI » de VNF permettant de communiquer sur les faibles émissions de gaz à effet de serre du transport fluvial.

En matière d'innovation et d'adaptation aux nouvelles normes EMNR, le nouveau plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI) 2018-2022 apportera un soutien financier aux transporteurs fluviaux, tout en les accompagnant sur de nouveaux marchés.

En effet, la priorité est aussi de fournir aux transporteurs un cadre d'exercice propice à une meilleure performance économique, notamment par rapport à la concurrence du transport routier. Dans ce cadre, il s'agit de moderniser la réglementation technique applicable aux bateaux et les modalités de délivrance des titres de navigation, et d'inciter les acteurs économiques à investir dans des unités plus performantes à travers des outils fiscaux qui favorisent le développement et l'investissement.

Enfin, la conférence a jugé tout aussi indispensable d'accompagner le développement du secteur par une politique de formation professionnelle ambitieuse. Car si la formation initiale aux navigants a su atteindre ces dernières années un niveau d'excellence, la capacité à attirer des talents, à renouveler l'approche métier, à maintenir un emploi qualifié français, à professionnaliser et à élever le niveau de formation est encore trop limitée. Dans ce domaine, la Conférence propose un plan d'action qui se fonde sur une dotation en outils de formation modernes (simulateurs, bateaux écoles), sur une démarche à destination des TPE et sur un renforcement de la formation à la sécurité.

Un autre enjeu majeur de développement repose sur la performance et la sécurité des ports et des voies navigables. Ainsi, le projet stratégique 2015-2020 de VNF, adopté en novembre 2015, fixe un objectif d'investissements d'entretien, de modernisation et de développement du réseau fluvial, priorisés selon les besoins des usagers et les enjeux économiques et environnementaux. L'ambition de ce projet repose sur la satisfaction des besoins des clients et des usagers ; il s'agit de proposer une offre de qualité et réaliste, correspondant aux besoins réels, et de s'appuyer sur la construction de nouvelles relations partenariales pour renforcer l'action et la contribution de VNF au report modal, au développement économique des territoires et à la préservation de l'environnement. En particulier, sur le réseau principal, VNF a pour objectif de proposer une offre de service fret toute l'année avec, sur les itinéraires concernés, une navigation 7 jours sur 7, en passage libre ou à la demande. En outre, VNF développe, dans un cadre partenarial, de nombreux services aux usagers (aménagement de zones de stationnement, bornes à eau et électricité, collecte des déchets, amélioration de la signalétique, etc.), incluant la création de portails d'information par bassin (Seine, Rhin, etc.) à travers les services d'information fluviale (SIF). VNF modernise également en 2016 les règlements particuliers de police.

L'attractivité de la voie d'eau et des ports fluviaux repose également sur des évolutions portées par le législateur : ainsi la loi NoTRe de 2015 a introduit un nouveau dispositif de gouvernance de ports intérieurs, alternatif au système de concession, qui permet à la fois d'unifier et de sanctuariser le foncier public dans une entité publique (syndicat mixte ouvert - SMO), et de créer un outil flexible et moderne chargé de l'exploitation (société d'économie mixte à opération unique - SEMOP). Tout récemment, et concomitamment à des évolutions réglementaires permettant la navigation en mer de bateaux-citernes fluviaux pour la desserte de Port 2000 à des fins avitaillement et de services aux navires, la loi sur la croissance bleue a permis de sécuriser la navigation des bateaux dans les



Préambule

estuaires. Un arrêté viendra prochainement la décliner pour permettre l'accès des bateaux fluviaux à l'embouchure de la Seine, de Loire, de la Gironde, et du Rhône.

3. Sur les marchés existants comme dans les filières émergentes, il s'agit enfin d'assurer que la chaîne logistique soit plus dynamique et intègre pleinement le transport fluvial.

Si certains marchés historiques sont en baisse structurelle comme le charbon, le transport fluvial pourrait aussi perdre des parts de marché, à moyen terme, dans le BTP, le vrac liquide, les céréales ou le transport de conteneurs. En outre, la Conférence a mis en évidence les opportunités de nouveaux marchés émergeant auxquels il convient de se préparer (colis lourds, déchets, transport de GNL, etc.). Elle a aussi révélé que de d'autres trafics pourtant appelés de leurs vœux par la collectivité n'émergeaient pas faute de modèle économique. Il en est ainsi de la distribution urbaine de biens de consommation dont le modèle économique ne peut pas rivaliser avec la route, compte-tenu des charges d'exploitation du transport fluvial en circuit court, incompatible avec un modèle économique privé dans le contexte actuel.

L'adaptation des schémas logistiques pour permettre d'y intégrer un segment fluvial est une œuvre de longue haleine. Certaines filières comme la chimie adoptent une attitude proactive, engageant la construction d'outils d'aide à la décision pour le compte de leurs industriels, de manière à capter les « flux fluvialisables ». La Conférence propose de décliner aux autres secteurs industriels cette démarche.

En outre, sur ces marchés en émergence, un appui de la puissance publique à travers des outils financiers s'avère nécessaire pour amorcer de nouveaux trafics jugés stratégiques et de les accompagner jusqu'à la phase de maturité ou pour opérer un rééquilibrage des coûts. Ainsi, la Conférence a salué la mise en place d'un nouveau plan d'aide au report modal (PARM) 2018-2022 à destination des chargeurs, et a proposé de réfléchir à la poursuite d'un dispositif d'aide au report modal à partir de 2017 pour conforter le trafic de conteneurs. Elle a aussi souligné l'importance de sécuriser les transactions commerciales à travers des contrats types.

La Conférence a affirmé le rôle central des collectivités territoriales dans le développement du transport fluvial. Afin de les inciter à faire de ce mode de transport une de leurs priorités, la Conférence recommande de développer des outils à destination des collectivités permettant d'orienter la commande publique, de conforter les emprises foncières susceptibles de desservir les voies navigables, de soutenir la logistique urbaine (exemple emblématique de Franprix à Paris), de communiquer plus largement auprès des collectivités. Sur ce dernier point, le rôle de la formation de tous les maillons des filières, en particulier dans le secteur de la logistique et des relations commerciales, a été souligné.

Enfin, des actions de développement par grand bassin fluvial associant VNF, les coopérations portuaires (Medlink ports, HAROPA, North Gateway) et les acteurs économiques sont proposées. Elles sont un levier puissant pour l'hinterland comme elles le sont pour le transport maritime de ligne.

A l'issue de ces travaux, la Conférence a considéré que la mise en place d'une commission de suivi de la Conférence était nécessaire à la fois pour s'assurer de la continuité de la mise en œuvre des actions proposées et d'en mesurer l'impact.

Après un rappel des chiffres clés du transport fluvial, ce dossier présente les fiches actions retenues à l'issue des travaux de la Conférence pour constituer un plan d'action permettant d'assurer le développement du transport de marchandises par voie d'eau. Un certain nombre de ces actions ont d'ores et déjà pu être engagées, d'autres laissent envisager des résultats encourageants pour le secteur.



Le transport fluvial en chiffres

Un réseau fluvial étendu

Le réseau européen de voies navigables s'étend sur environ 30 000 km. Le réseau public fluvial français se compose de 8 500 km de voies d'eau navigables.

2. 6 700 km sont confiés à VNF, dont :

- 4 100 km dédiés au transport de marchandises dont de 2 000 km sur grand gabarit ;
- 2 600 km dédiés au tourisme fluvial (transport de passagers, plaisance privée).

Une flotte en restructuration

La taille de la flotte française ne cesse de se réduire tout en conservant la même capacité d'emport (1,15 million de tonnes de port en lourd), traduisant une évolution profonde de sa structure. Ainsi, les plus petits bateaux (Freycinet), qui ont l'avantage de desservir l'ensemble du réseau, sont progressivement remplacés par des bateaux de 1000 à 1500 tonnes qui desservent les bassins fermés du réseau à grand gabarit français (Seine-Oise, Rhin-Moselle, Rhône-Saône).

Même s'il connaît une situation plus difficile en 2015, le mode fluvial résiste et se développe¹

Depuis 1997, le trafic fluvial exprimé en tonnes kilomètres a progressé de 40%, consolidant sa position sur ses trafics historiques (céréales, granulats) et gagnant des parts de marché dans le transport de conteneurs. Près de la moitié des trafics fluviaux ont pour origine ou destination un port maritime.

L'activité du fret fluvial s'est contractée en 2015 (- 3,7% en t-km), sans pour autant remettre en cause les perspectives positives du secteur sur le long terme. 54 millions de tonnes ont été transportées en 2015 sur le réseau fluvial français.

L'évolution de l'activité pâtit principalement en 2015 de la contraction des secteurs de l'énergie (fermeture des dernières centrales thermiques à charbon) et des matériaux de construction.

Une situation très contrastée pour les différentes filières

Avec 7% de croissance en un an, la filière agroalimentaire confirme son dynamisme, alors que le trafic de conteneur est en légère décroissance (6%) à 540 500 EVP.

Le recul de la filière des matériaux de construction (-10,3 % en t-km) s'explique par la mauvaise santé globale du secteur du BTP depuis quelques années.

Des disparités entre les bassins de navigation

Si les réseaux Nord et Rhône-Saône connaissent un bilan satisfaisant avec une stabilité du trafic et une progression dans certaines filières (+6,7% dans la filière énergétiques et +15% pour matériaux de construction en Rhône-Saône), le bassin Seine-Oise enregistre quant à lui un recul de 4,3% et la Moselle est en très fort recul de 15,6%.

Une part modale qui reste à renforcer

En 2015, le trafic fluvial affichait une part de marché de 2,2% contre 10,3% pour le fer, 84,1% pour la route et 3,4 % pour les oléoducs.

Dans un contexte économique contrasté, marqué par la contraction des trafics de matériaux de construction et dans une moindre mesure de charbon, le trafic fluvial de marchandises offre toutefois des perspectives à moyen-terme robustes.

1

Source : VNF « les chiffres du transport fluvial en 2015 »



1. Des bateaux plus performants au plan environnemental et économique et plus sûrs



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Normes d'émission des bateaux

Objectifs :

Le règlement européen sur les émissions polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) sera publié en septembre 2016. Il vise à réduire les émissions de particules polluantes (monoxyde de carbone, oxydes d'azote, hydrocarbures, particules fines) des moteurs d'engins mobiles non routiers. Les moteurs de bateaux fluviaux entrent dans le champ de ce règlement, sachant qu'une part importante des moteurs équipant la flotte française est ancienne (30 à 50 ans), avec des émissions supérieures aux nouvelles normes.

Mesures :

- Obtenir la reconnaissance automatique des moteurs routiers Euro VI pour une utilisation sur des bateaux fluviaux (acte délégué du règlement en cours de préparation) ;
- Réaliser des essais de maritimisation de moteurs Euro VI sur des unités fluviales ;
- Obtenir un cofinancement européen pour le soutien à l'innovation et à l'investissement dans des moteurs de bateaux aux normes EMNR ;
- Mettre en place une cellule nationale de suivi de la mise en œuvre d'EMNR pour les moteurs de bateaux fluviaux associant les professionnels.

Calendrier :

2017, pour une application du nouveau règlement à partir de 2018.

1) Contexte : un renforcement des normes d'émissions polluantes des moteurs de bateaux

Les niveaux d'émission polluantes des unités fluviales sont actuellement encadrés par la directive 97/68 relative aux « *mesures contre les émissions de gaz et particules polluants provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers*² ».

Depuis l'année 2004, les émissions de monoxyde de carbone(CO), d'hydrocarbure(HC), d'oxydes d'azote (NOx) et de particules (PT) de ces moteurs ne doivent pas dépasser, en fonction du régime nominal, les valeurs dites « CCNR II » car encadrées par la réglementation rhénane sur les prescriptions techniques des bateaux.

En 2013, la Commission Européenne a proposé de renforcer la réglementation liée aux émissions polluantes, considérant que les exigences antérieures n'étaient pas assez ambitieuses et en passant d'une directive à un règlement.

2

En abrégé « EMNR » pour Engins Mobiles Non Routiers



Fiches actions

L'entrée en vigueur du nouveau règlement sur les émissions polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) est prévue le 1^{er} janvier 2017. Pour les moteurs de bateaux, les valeurs suivantes ont été fixées et s'appliquent aussi bien au moteur principal qu'aux moteurs auxiliaires :

Plage de puissance	CO	HC	NOx	Masse des particules fines (PM)	Nombre de particules fines (PN)	A
kW	g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#kWh	
19≤P<75	5,00	(HC+NOx≤4,70)		0,30	-	6,00
75≤P<130	5,00	(HC+NOx≤5,40)		0,14	-	6,00
130≤P<300	3,50	1,00	2,10	0,10	-	6,00
P≥300	3,50	0,19	1,80	0,015	1x10 ¹²	6,00

Par ailleurs, l'article 42 du règlement permet à la Commission, par voie d'acte délégué, de reconnaître des moteurs équivalents aux normes prévues par EMNR en matière d'émissions polluantes (il peut s'agir par exemple de moteurs routiers). Cette équivalence permet qu'un moteur respectant une autre réglementation puisse être utilisé directement sur un engin mobile non routier.

En pratique, la nouvelle norme EMNR qui s'appliquera **aux moteurs neufs de bateaux fluviaux**, entrera en vigueur :

- pour les moteurs neufs de puissance comprise entre 19 et 300 kW : à compter du **1er janvier 2018** pour la réception de type UE, et à compter du 1er janvier 2019 pour la mise sur le marché ;
- pour les moteurs neufs de puissance supérieure à 300 kW : à compter du **1er janvier 2019** pour la réception de type UE, et à compter du 1er janvier 2020 pour la mise sur le marché.

Les transporteurs n'ont pas d'obligation de changer leur moteur existant : en revanche, si celui-ci est en panne et non réparable, le transporteur a l'obligation d'installer un moteur à la nouvelle norme EMNR à partir de 2019 ou 2020, selon la puissance. En outre, les moteurs installés sur des bateaux neufs devront respecter la nouvelle norme.

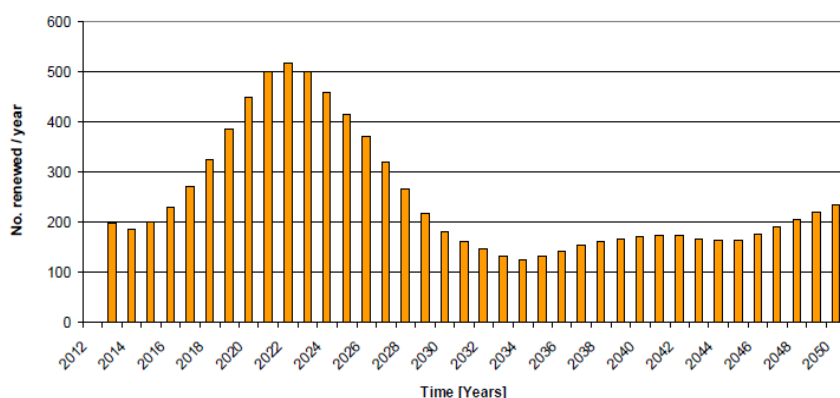
Dans le cadre de son étude d'impact, la Commission a fait réaliser une étude³ pour estimer les enjeux et les conséquences d'un renforcement des normes : l'étude donne par exemple le rythme attendu de renouvellement dans le temps des moteurs, selon le diagramme suivant :

³

Panteia-Planco-Via Donau-SPB-CCNR- Réf 20130023/C0019200/RLE/LJO-10 juin 2013



Figure 3.7 Renewal of engines – Totals per year



Il montre clairement un pic de renouvellement sur la décennie 2019-2028 (plus de 300 moteurs par an pour toute l'Union européenne).

Le groupe de travail de la conférence fret fluvial a conclu que, au vu du calendrier de négociation du texte (fin du trilogue au premier trimestre 2016), il n'était plus possible de demander à différer la date d'application du règlement et qu'il convenait d'examiner la palette de solutions accessibles (dont celle du GNL) ou à développer pour permettre de respecter les nouvelles normes d'émission.

2) Objectifs recherchés

La question posée par le groupe de travail était d'examiner comment satisfaire à cette nouvelle réglementation, notamment pour comprendre comment les motoristes abordent ces perspectives de marché et comment des filtres à particules ou des réducteurs catalytiques sélectifs pour les oxydes d'azote permettraient de respecter ces nouvelles normes d'émission.

Le groupe s'est entouré des conseils des sociétés ENERIA et CATERPILLAR qui estiment que la multiplication des normes sur les différents modes de transport n'est pas un facteur favorable d'un point de vue industriel et qu'il vaudrait mieux essayer de viser une convergence des standards existants.

Le respect des normes du règlement EMNR ne pourra se faire sans pratiquer au moins deux post-traitements par rapport aux moteurs de bateaux actuellement disponibles sur le marché : l'installation d'un filtre à particules ou celle d'un réducteur catalytique⁴ utilisant l'ammoniaque comme dans les centrales thermiques classiques, sans doute à base d'urée. Ces traitements induiront un coût important tant en installation qu'en maintenance. En outre, l'urée présente également un coût en termes de stockage et une logistique très contraignante (acheminement).

⁴ SCR : en anglais Selective Catalytic Reduction- Ces catalyseurs peuvent être des métaux précieux (or, argent, platine, ruthenium, rhodium et palladium) ou des métaux courants (fer, nickel, plomb, zinc et cuivre) déposés sur un milieu poreux pour accroître la surface active



L'association européenne des motoristes⁵ a, quant à elle, émis un avis très négatif sur ces nouvelles normes en considérant qu'elles auront un effet néfaste sur la viabilité économique du transport fluvial.

Indépendamment des aspects relatifs au marché de niche que représente ce transport (flotte de 10 000 bateaux et donc 10 000 moteurs pour toute l'Union européenne), elle met notamment en avant la nécessité de disposer de place à bord des bateaux pour installer des moteurs plus volumineux qu'actuellement du fait des installations de post-traitement, qui induisent des restrictions techniques et nécessitent une maintenance plus importante.

Les équipementiers n'ont pas été en mesure d'indiquer de coût de ces dispositifs et ont laissé entendre que les premiers équipements seraient extrêmement onéreux.

Voies Navigables de France s'est essayé à chiffrer ces adaptations pour aboutir à la conclusion que le gaz naturel liquéfié (GNL) ne serait adapté qu'aux très grosses unités et que l'ordre de grandeur du coût des équipements de traitement (filtre à particules et réducteur catalytique) correspondants serait environ de 39 000 € pour un Freycinet et de 195 000€ pour un grand rhéna, indépendamment des accroissements de coûts de maintenance (ordre de grandeur à affiner par la suite).

3) Description des actions proposées

Les actions qui découlent de ce constat sont les suivantes :

- Poursuivre le lobbying de la profession à Bruxelles pour appeler l'attention de la Commission sur les conséquences lourdes en termes économiques de ces normes et demander à la DGITM de plaider en faveur d'un subventionnement des adaptations attendues. Dans ce cadre, la profession demande la création d'une cellule de suivi de la mise en œuvre de ce règlement, dont la fréquence de réunion reste à déterminer en fonction du rythme de déploiement des mesures d'accompagnement envisagées par la Commission (a minima chaque trimestre sans doute) et dont la composition serait CAF, CNBA, DGITM/DST, DGEC, VNF, un ou deux motoristes ;
- Lancer avec les constructeurs de moteurs les premières expérimentations sur des unités Freycinet et sur des unités rhénanes ;
- Développer et accompagner la Recherche et Développement ;
- Adapter le PAMI en chiffrant le coût des passages à la nouvelle norme EMNR ;
- Examiner avec les motoristes les solutions en cours afin de déterminer le rythme de l'industrialisation des nouveaux moteurs.

4) Résultats attendus

- Obtenir la reconnaissance automatique des moteurs Euro VI pour une utilisation sur des bateaux fluviaux : pilote DGITM (discussions en cours avec la Commission européenne dans le cadre de la préparation des actes délégués).

⁵ EUROMOT recommendation on stage V emission limit values for propulsion and auxiliary engines in Inland Waterways Vessels – 30 janvier 2015



- Réaliser des essais de maritimisation de moteurs Euro VI sur des unités fluviales et produire un guide de bonnes pratiques à destination de l'ensemble des acteurs concernés : pilote CEREMA, en partenariat avec des transporteurs.
- Obtenir un cofinancement européen pour le soutien à l'innovation (mise au point de moteurs de bateaux fluviaux aux normes EMNR) et à l'investissement : pilote DGITM et VNF.
- Réviser le PAMI pour permettre le soutien à l'innovation et à l'investissement sur la période 2017-2020 : pilote VNF et DGITM.
- Mettre en place une cellule de suivi de la mise en œuvre d'EMNR pour les moteurs de bateaux fluviaux (CAF, CNBA, DGITM, DGEC, VNF, un ou deux motoristes).
- Réaliser un parangonnage européen présentant les solutions retenues par les opérateurs pour respecter le règlement.

5) Acteurs impliqués

Cf. point 4.

6) Financements nécessaires

Le besoin de financement concernera :

- La recherche et développement et la réception de nouveaux moteurs aux normes EMNR. Dans ce cadre, le fonds Horizon 2020 devra vraisemblablement être mobilisé.
- L'achat de moteurs pour aider les transporteurs à s'équiper volontairement d'un moteur à la norme EMNR ou allant au-delà de la norme EMNR (par exemple, les moteurs de poids lourds Euro VI fluvialisés).

VNF et le CEREMA ont réalisé des estimations des investissements nécessaires, compte-tenu de la structure de la flotte française. Les coûts totaux estimés pour développer de nouveaux moteurs pour toute la flotte (différentes gammes de puissance) et pour équiper 20 % des bateaux (soit environ 150 unités sur un total de 780) seraient les suivants :

- Recherche et développement : 8 à 10 millions d'euros ;
- Remotorisation (pour les moteurs de bateaux d'une puissance moins de 1500 kW) et post traitement (pour les bateaux d'une puissance de plus de 1500 kW) : 13 millions d'euros.

Si l'on considère un taux d'aide publique de 80 % pour la R&D et de 50 % pour l'aide à l'investissement, l'aide publique nécessaire s'élèverait à 6 à 8 M€ pour la R&D et à 6,5M€ pour l'investissement. Une partie de ces aides pourrait être couverte par des crédits nationaux, une autre par des crédits européens.

7) Délais de mise en œuvre

Dès fin 2016 pour :

- les essais de marinisation de moteurs Euro VI ;
- la recherche et développement pour développer de nouveaux moteurs ;
- la mise en place d'une cellule de suivi de la mise en œuvre d'EMNR.

Dès 2017 pour le changement volontaire de moteurs respectant les normes EMNR.



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2018 - 2022

Objectifs :

Le plan d'aides à la modernisation et à l'innovation (PAMI) est destiné aux transporteurs fluviaux afin de moderniser la flotte de transport de marchandises pour adapter l'offre de cale à la demande de transport. Un nouveau plan vient prendre le relais du PAMI 2013-2017.

Mesures :

Ce plan comporte un volet « Réduire les consommations et les émissions polluantes » qui pourra permettre de soutenir la mise aux normes des moteurs mais également des volets permettant aux transporteurs de se positionner sur de nouveaux marchés et de soutenir l'innovation.

Calendrier :

Notification du plan à la Commission européenne entre fin 2016 et début 2017, lancement opérationnel en janvier 2018.

1) Contexte : un nouveau plan d'aides 2018-2022 pour les transporteurs fluviaux

- Le plan d'aides destiné aux transporteurs fluviaux est un véritable levier de modernisation de la flotte pour adapter l'offre de cale à la demande de transport.
- Certains volets du plan actuel ont montré leurs limites sur des enjeux tels que les remotorisations ou l'innovation afin de permettre à la flotte fluviale française de faire face à certains grands défis. Enfin, l'effort était dispersé sur un panel trop large de travaux.
- L'impact technique et économique prévisionnel pour la filière fluviale française de l'entrée en vigueur du prochain règlement européen sur les émissions polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) représente une opportunité pour redéfinir des priorités d'investissement et adapter le nouveau plan à ces enjeux.
- L'absence de mesures d'accompagnement fortes pourrait mettre en péril la compétitivité du mode fluvial tant sur le plan économique qu'environnemental.



2) Objectifs recherchés

Les objectifs recherchés pour le nouveau plan d'aides sont les suivants :

- réduire la consommation en carburant,
- réduire les émissions et rejets polluants,
- encourager le recours à des énergies renouvelables,
- optimiser la gestion des énergies à bord,
- optimiser l'offre commerciale fluviale, et lui permettre de mieux s'insérer dans la chaîne logistique complète des clients.

3) Description de l'action proposée

Le projet de plan soumis à la concertation traduit ces enjeux et se structure en quatre volets d'aides, eux-mêmes articulés en sous-volets :

- *Volet A - Améliorer la performance environnementale de la flotte*
 - A1 - Réduire les consommations et les émissions polluantes
 - A2 - Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets
 - A3 - Adapter les bateaux pour une meilleure hydrodynamique
 - A4 - Gestion et optimisation de l'énergie à bord
- *Volet B - Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques*
 - B1 - Adapter les bateaux pour capter de nouveaux trafics ou pérenniser des trafics existants
 - B2 - Construire des bateaux pour capter de nouveaux trafics
 - B3 - Construire ou adapter des unités pour la desserte des ports maritimes
 - B4 - Acquisition d'instruments et logiciels d'optimisation logistique
- *Volet C - Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière*
 - C1 - Achat du premier bateau
 - C2 - Structuration de la filière fluviale
- *Volet D - Encourager l'innovation*



4) Résultats attendus

Le résultat attendu de cette action est d'aboutir à un plan concerté, partagé et validé par l'ensemble des acteurs impliqués au plus tard le 1^{er} janvier 2018. Il devrait permettre de remotoriser 15 % de la flotte.

5) Acteurs impliqués

Les acteurs impliqués sont VNF, l'Etat via les ministères de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, des Finances et des Affaires Etrangères, les Régions et la Commission Européenne.

6) Financements nécessaires

L'objectif est de proposer un budget prévisionnel du plan à hauteur de **20 millions d'€** de financements publics pour les **cinq années** de sa mise en œuvre (par rapport à un niveau actuel du PAMI de 16,5 M€).

Ce budget sera à mobiliser auprès de VNF, de l'Etat, des Régions et de la Commission Européenne.

7) Délais de mise en œuvre

Cette action est mise en œuvre comme suit :

- Avril 2016 : Séminaire de réflexion avec des transporteurs et fournisseurs techniques de la flotte (chantiers et architectes navals, motoristes, ...)
- Juin 2016 : Présentation du projet de plan aux organisations représentatives des transporteurs
- Novembre 2016 : Délibération du Conseil d'administration de VNF sur le projet de plan
- Décembre 2016 : Envoi du projet de plan à la Commission Européenne
- Juin 2017 : Approbation du plan par la Commission Européenne
- Décembre 2017 : Finalisation de l'instruction aux services
- Janvier 2018 : Lancement du plan



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Centre d'innovation BATELIA

Objectifs :

Afin de renforcer l'innovation dans la flotte de commerce fluviale, regrouper les efforts de recherche et développement (R&D) au sein de l'établissement Voies Navigables de France (VNF) d'une part, et d'autre part entre VNF et les autres acteurs du secteur fluvial ; tirer partie des avancées technologiques des autres pays de l'Europe fluviale.

Mesures :

VNF a décidé :

- de créer un centre national d'innovation fluviale, destiné à dynamiser les initiatives de recherche et développement sur les bateaux, organisé sous forme de bureau d'assistance technique et logistique aux industriels et aux artisans, d'où l'acronyme ;
- de participer au consortium européen EIBIP (European Inland Barging Innovation Platform) pour répondre à l'initiative de la Commission Européenne de créer un réseau européen d'innovation dans le transport fluvial.

Calendrier :

Dès mi 2016

1) Contexte : la flotte fluviale française doit faire face des enjeux nouveaux dans un contexte de faible innovation

Les enjeux techniques

Le transport fluvial affiche une bonne performance énergétique (200 - 460 kJ/tkm selon les bateaux, contre 1000 à >4000 kJ/T.km par la route, de l'autoroute au périurbain), mais une moins bonne performance environnementale (microparticules, NOx, hydrocarbures imbrûlés).

Le règlement sur les émissions polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers (EMNR) imposera des maxima admissibles hors de portée pour les motorisations fluviales existantes ; le transport routier a pris une avance importante sur la performance environnementale en termes d'émissions polluantes. Par ailleurs, il existe peu de solutions immédiatement disponibles (équipements de traitement des gaz d'échappement, GNL, hydrogène, etc.).

Enfin, le transport fluvial, bimodal par nature, suppose une meilleure efficacité logistique : aujourd'hui, de nombreux bateaux voyagent à vide ou chargés partiellement, et il faut continuer à réduire les coûts liés à la rupture de charge.



Les enjeux intrinsèques à l'organisation du secteur

Le transport fluvial se situe **au carrefour de plusieurs domaines d'application**, que sa spécificité rend complexe (navigation en milieu confiné, composants de taille intermédiaire entre véhicule routier et navire maritime).

Du fait de la petite taille du marché (11 500 bateaux en Europe) on y trouve 1% seulement des moteurs produits, et l'ingénierie **dispose de financements insuffisants** : les progrès techniques (1 à 1,5 millions d'€ de coût unitaire) sont difficiles à amortir sur une petite série. Enfin, le **secteur fluvial est majoritairement artisanal** ou composé de TPE & de PME, souvent dispersées.

2) Objectifs recherchés

Afin de renforcer l'innovation dans la flotte de commerce fluviale, il s'agit de regrouper les efforts de recherche et développement (R&D) entre VNF et les autres acteurs du secteur fluvial. Il s'agira en outre de tirer parti des avancées technologiques des autres pays de l'Europe fluviale.

Pour enclencher une réelle dynamique d'innovation dans la flotte, il est nécessaire de mobiliser des financements *ad hoc*, en impliquant non seulement la Commission européenne mais également les Régions et les autres collectivités territoriales.

Pour formaliser ces indispensables partenariats, il convient de formaliser un plan d'actions détaillant les expérimentations à réaliser, et de mettre les informations à disposition des porteurs de projets.

3) Description de l'action proposés et résultats attendus

VNF a décidé d'intégrer le consortium européen EIBIP (European Inland Barging Innovation Platform) pour répondre à un appel d'offres de la Commission Européenne, consistant à créer un réseau européen d'innovation dans le transport fluvial.

Piloté par une agence néerlandaise (EICB), le consortium a pour objectif de partager une stratégie européenne d'innovation ainsi que de créer et d'animer trois centres nationaux d'innovation : un en Allemagne (Mariko), un sur le Danube (In-Danube) et un en France (temporairement créé par VNF).

Le centre d'innovation créé par VNF s'intitule BATELIA : Bureau d'Assistance Technique & Logistique aux Industriels & Artisans, et répond aux quatre missions suivantes :

- Ecrire et partager une feuille de route en matière d'innovation et de R&D dans le transport fluvial ;
- Organiser un « guichet » d'accueil, d'analyse et d'accompagnement de projets privés innovants, avec le soutien de pôles de compétitivité dans la logistique (Novalog, LUTB, Tennerdis ou I-Trans). L'accompagnement de projets peut être technique et/ou financier ;



- Mener ou accompagner des expérimentations de solutions répondant aux priorités identifiées : pompe-hélice, propulsion innovante, hybride diesel-électrique (Promovan 2), kit de dépollution, marinisation d'un moteur diesel routier Euro VI et éco-pilote ;
- Formaliser un outil d'information sur les technologies innovantes et événements intéressant le secteur fluvial : création du site www.batelia.fr, Riverdating 2016 à Rouen sur l'innovation en partenariat avec Novalog, etc.

Enfin, il est également nécessaire de faciliter l'appropriation de BATELIA par les professionnels du secteur fluvial et d'assurer son autonomie financière progressive. Ceci passe par la création d'un Comité d'Orientation.

4) Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

VNF, EPF, ensemble des acteurs économiques du secteur, pôles de compétitivités.

5) Financements nécessaires

BATELIA est en partie financé par des crédits européens (EIBIP) et pour le reste par VNF ; son autonomie financière doit être recherchée.

6) Délais de mise en œuvre

Débute en 2016.



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Voyage En Ligne (VELI) – estimation dématérialisée des émissions de CO2

Objectifs :

Communiquer sur les faibles émissions de gaz à effets de serre (CO2) du transport fluvial.

Mesures :

VNF a développé, à travers l'outil de déclaration de chargement en ligne VELI (voyage en ligne), un instrument dématérialisé qui permet au transporteur d'estimer, pour les automoteurs, les émissions de CO2 par voyage à partir des données renseignées lors de la déclaration de chargement de marchandise en ligne.

VELI permettra prochainement aux barges, aux pousseurs et aux convois d'estimer les émissions de CO2. VELI utilisera les informations de la déclaration de chargement mais pourra également réaliser une estimation indépendamment de l'envoi d'une déclaration. Les valeurs d'émissions prises en compte sont fondées sur une étude de l'ADEME de 2006, qui sera mise à jour en 2017.

Calendrier :

Premier trimestre 2017.

1) Contexte : une évolution de l'outil VELI permettant de calculer les émissions en CO2 du transport fluvial

Les transporteurs fluviaux doivent répondre à des obligations d'information sur les émissions de CO2 liées aux prestations de transport, conformément au décret du 24 octobre 2011.

Pour répondre à cette obligation, VNF a développé un outil accessible via l'outil de déclaration de chargement en ligne VELI qui permet d'estimer l'émission de CO2 à partir des données renseignées lors de la déclaration de chargement de marchandise en ligne.

2) Objectifs recherchés

Mettre à disposition des utilisateurs de VELI un outil simple, sans saisie supplémentaire, avec édition d'un document reprenant l'estimation d'émission sous format PDF, accompagné de la notice méthodologique de calcul.



3) Description de l'action et résultats attendus

Le projet a été réalisé en deux phases :

Depuis le 17 mars 2016 :

VELI fournit une estimation des émissions de CO2 à partir des données de chargement déclarées, en se basant sur les valeurs par défaut de consommations kilométriques de carburant des bateaux fluviaux (moyennes nationales de niveau 1) et uniquement pour les automoteurs.

A partir du premier trimestre 2017 :

La seconde phase permettra, à partir des informations de la déclaration de chargement mais également indépendamment de l'envoi d'une déclaration, d'estimer les émissions de CO2 pour les barges, les pousseurs et les convois. Un document PDF est disponible sur chaque ligne de voyage.

Les valeurs d'émissions prises en compte sous VELI sont fondées sur une étude de l'ADEME datant de 2006, qui sera mise à jour en 2017 (certaines valeurs étant jugées supérieures à la réalité).

4) Acteurs impliqués

VNF et ADEME.

5) Financements nécessaires

VNF.

6) Délais de mise en œuvre

Premier trimestre 2017.



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Formation professionnelle des transporteurs fluviaux

Objectifs :

- S'agissant de la formation initiale aux métiers de navigants : conforter les écoles existantes et l'entrée dans la profession par la voie de l'apprentissage.
- S'agissant de la formation professionnelle continue des navigants : miser sur la sécurité, faire accéder les TPE à la formation continue.
- Tous types de formations confondues : intégrer le secteur fluvial dans les formations logistiques et celles des donneurs d'ordre.

Mesures :

- Doter la Seine d'un bateau école moderne et performant.
- Encourager la formation sur simulateur de conduite.
- Renforcer l'enseignement post-Bac, afin d'anticiper le besoin en formation des métiers de demain ; orienter les entreprises vers l'apprentissage.
- Développer les outils à destination des entreprises de moins de 10 salariés.
- Améliorer le catalogue des formations continues disponibles à destination des acteurs du secteur fluvial (langues étrangères, commercial...).
- Renforcer les formations obligatoires à la sécurité.
- Communiquer sur les métiers du transport fluvial, sur les parcours de formation et les parcours professionnels.

Calendrier :

2017-2018.

1) Contexte : un besoin de renforcer l'attractivité de la profession et garantir un haut niveau de qualification

La profession va devoir répondre à plusieurs impératifs stratégiques dans les prochaines années :

- Rendre attractive la profession,
- Maintenir un emploi qualifié français,
- Rehausser le niveau de qualification des personnels navigants,
- Maintenir un haut degré d'exigence en termes de sécurité de la navigation.
- Privilégier la voie de l'apprentissage,
- Développer la formation continue dans les entreprises,
- Innover en matière de méthode, d'outils pédagogiques, et d'enseignement supérieur,
- Anticiper le développement du secteur notamment avec l'entrée en service du canal Seine Nord Europe.



2) Objectifs recherchés

Le secteur a relevé 3 objectifs prioritaires :

S'agissant de la formation initiale aux métiers de navigants : conforter les écoles existantes et l'entrée dans la profession par la voie de l'apprentissage

Si le secteur a pu au cours des dernières années maintenir un bon niveau de formation de son personnel, c'est grâce à quatre écoles de formation à vocation nationale (CFANI au Tremblay sur Mauldre, CNAM ITIP Fluvial à Elbeuf) et deux à vocation régionale (Lycée Emile Mathis de Schiltigheim, Lycée des Catalins à Montélimar) desquelles sort en moyenne une centaine de professionnels diplômés par an. Ce niveau correspond aux besoins normaux et de renouvellement des personnels en poste.

En outre la mise en place du baccalauréat professionnel « Transport fluvial » à partir de 2014 contribuera à rehausser le niveau de qualification des personnels une fois les premiers diplômés arrivés sur le marché du travail.

Ces écoles ayant une réserve de capacité de l'ordre de 30 à 50 %, la profession réaffirme unanimement l'absence de besoin d'ouvrir de nouvelles écoles de formation initiale des navigants, ce d'autant que le coût des formations existantes est déjà largement impacté par les effectifs.

Les défis à relever dans les prochaines années doivent donc porter sur le renforcement des formations en apprentissage, une modernisation des outils pédagogiques nécessaires à ce développement, sur un renforcement des qualifications des personnels.

S'agissant de la formation professionnelle continue des navigants : miser sur la sécurité, faire accéder les TPE à la formation continue

La formation professionnelle continue est insuffisamment développée dans le secteur de la navigation fluviale en France, notamment dans les entreprises de moins de 10 salariés. La conjonction de plusieurs facteurs défavorables est à l'origine d'une baisse significative des formations dispensées depuis 18 mois : la crise économique, une réforme du financement de la formation professionnelle avec des niveaux de prise en charge trop faibles et des produits de formation insuffisamment adaptés aux besoins.

La profession a jugé que la sécurité de la navigation était un enjeu majeur et a mis en place des outils adaptés :

- Sur le Rhône, un simulateur de navigation performant, destiné prioritairement à la formation continue, a été inauguré en 2016. Les premières formations débiteront au 2^{ème} semestre 2016.
- Dans cette même logique, l'alliance avec le secteur maritime qui pourvoit aujourd'hui à plus de 50 % des volumes de marchandises empruntant le fleuve, apparaît comme être d'une logique évidente. A cet effet, la profession a signé une convention de partenariat avec l'Ecole de Marine Marchande du Havre afin de mettre en place un simulateur de conduite fluviale sur le site du Havre, les premières formations ont eu lieu au 2^{ème} trimestre 2016.



Pour donner leur plein potentiel à ces outils, plusieurs actions ont été identifiées :

- La reconnaissance de l'équivalence des heures passées sur simulateur avec les heures d'embarquement. Cette mesure serait de nature à conforter l'utilisation des simulateurs et à faciliter la formation des futurs navigants/timoniers. Cette équivalence existe déjà dans d'autres secteurs du transport (maritime, aérien). Cette reconnaissance des heures de formation sur simulateur permettrait d'optimiser la formation des conducteurs en complément du certificat de qualification professionnel (CQP) Capitaine de bateau fluvial. A noter que cette proposition, portée par la France, n'a pas été retenue lors des discussions au Conseil sur la nouvelle directive relative aux qualifications professionnelles dans le secteur de la navigation intérieure.
- Rendre obligatoire la formation sur simulateur pour opérer sur certaines parties sensibles du réseau.
- Plus généralement, les modules des formations existantes ayant trait à la sécurité, particulièrement les formations obligatoires existantes, doivent être renforcés.

Tous types de formations confondues : intégrer le secteur fluvial dans les formations logistiques et des donneurs d'ordres

Les efforts doivent porter sur la formation, la diffusion de la connaissance et de la culture du mode de transport fluvial vers les différents acteurs de la *supply chain*, y compris les acteurs publics (décideurs, aménageurs, gestionnaires d'infrastructures) :

- La formation fluviale à destination des métiers connexes à terre, notamment celle des donneurs d'ordre, n'est pas suffisamment répandue en France comparé à d'autres pays européens : un travail de fond doit être mené avec les écoles de logistique existantes ou les universités dispensant des formations en logistique, afin de fournir en quantité suffisante des cours de transport fluvial au sein des formations transport et logistique existantes.
- La sensibilisation des élus et décideurs aux enjeux et contraintes du transport fluvial apparaît encore trop limitée : des modules de formation pourraient être mis en place dans le cadre des centres nationaux de la fonction publique territoriale (CNFPT) (régions, départements, communes, ports maritimes, ports intérieurs).

3) Description des actions proposées et résultats attendus

Connaître et anticiper les besoins du secteur

- Lancer une étude prospective emploi formation dans le cadre de l'Organismes Paritaires Collecteurs Agréés (OPCA) « Transports et Services »

Renforcer l'attractivité de la profession de transporteur fluvial

- Communiquer sur les métiers du transport fluvial, sur les parcours de formation et les parcours professionnels possibles
- Moderniser les conventions collectives du secteur

Inciter les entreprises à former leur personnel

- Orienter les entreprises vers l'apprentissage
- Développer les outils à destination des entreprises de moins de 10 salariés
- Améliorer le catalogue des formations continues disponibles dans le secteur fluvial (langues étrangères, commercial...)



Fiches actions

Faire évoluer l'ingénierie de formation

- Doter la Seine d'un bateau école moderne et performant qui puisse aussi être la vitrine du transport fluvial dans le cadre du projet Seine Nord et du développement de l'axe Seine
- Encourager la formation sur simulateur de conduite
- Renforcer l'enseignement post-Bac, afin d'anticiper le besoin en formation des métiers de demain.

Adapter les formations existantes

- Transposer la Directive sur la qualification des équipages
- Reconnaître l'équivalence des heures passées sur simulateur de conduite avec les heures d'embarquement
- Renforcer les formations obligatoires à la sécurité
- Créer des référentiels de modules de formation à la logistique fluviale adaptés aux diplômes transport et logistique de bac +2 à bac +5

Communiquer / sensibiliser

- Mettre en place une campagne d'information auprès des centres d'information et d'orientation (CIO) pour informer les élèves sur les formations fluviales
- Sensibiliser les élus aux problématiques du mode fluvial via le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT)
- Définir et promouvoir dans le parcours de formation des agents de VNF une journée d'échange avec les professionnels avec embarquement et navigation

4) Acteurs impliqués

Profession : organismes de formation initiale et continue du secteur fluvial, VNF, DGITM, AFTRAL, ENSM, OPCA « Transports et Services ».

5) Financements nécessaires et délais de mise en œuvre

	Action	Budget	Financement	Délai
<i>Anticiper les besoins</i>	Étude OPCA	50 000,00 €	Profession, OPCA	1 an
<i>Attractivité de la profession</i>	Communiquer sur les métiers du transport fluvial	20 000,00 €	Profession, OPCA	1 an
	Moderniser les conventions collectives du secteur	Jours x hommes	Profession	1 an
Orienter les entreprises vers l'apprentissage	Communiquer sur l'apprentissage	Jours x hommes	Profession, CFANI	1 an
	Mieux orienter les financements	Jours x hommes	Profession, CFANI	1 an
<i>Incitations à former</i>	Développement de la formation dans les entreprises de moins de 10 salariés	Jours x hommes	Profession, OPCA	1 an
	Étoffer le catalogue de formations continues du secteur	Jours x hommes	Profession	1 an



Fiches actions

	Action	Budget	Financement	Délai
<i>Moderniser l'ingénierie de la formation</i>	Bateau école Seine	2 000 000,00 €	Programme investissements d'avenir (CGI/CDC), ADEME, Profession, CPER	3 ans
	Simulateur CFANI	700 000,00 €	Profession, CPER	3 ans
<i>Adaptation des formations existantes</i>	Transposition directive qualification des équipages	Sans objet	DGITM	2 ans
	Future directive sur les qualifications professionnelles : reconnaître l'équivalence des heures simulateurs comme des heures de navigation effectives	Sans objet	DGITM	Sans objet (non retenu par le Conseil)
	Définition de formations obligatoires à la sécurité	Sans objet	Profession, DGITM	1 an
<i>Communiquer et sensibiliser</i>	Création référentiels formation fluviale	Jours x hommes partenaires	Profession, AFTRAL	2 ans
	Communication sur les métiers auprès des jeunes	Jours x hommes	Profession, CFANI	1 an
	Définition actions sensibilisation élus	Jours x hommes partenaires	Profession, CNFPT	2 ans
	Journée de formation in situ : échanges entre exploitants et navigants	Jours x hommes partenaires	Profession, VNF, Ports	1





2. Des ports et des voies navigables plus performants et plus sûrs



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Services aux usagers de la voie d'eau

Objectifs :

Proposer des services aux usagers adaptés en fonction (1) des trafics et (2) des types de bateaux. Construire des plans d'actions concertés par bassin, adaptés aux niveaux de service du réseau.

Mesures :

- Aménagement de nouvelles zones de stationnement (bassin du Nord, bassin de la Seine), incluant le réseau d'assainissement, l'éclairage, l'installation de bornes à eau et électricité ;
- Travaux d'amélioration de la signalétique ;
- Elaboration de schémas directeurs des services (stationnement, assainissement, eau, électricité, etc.) par bassin, à partir d'un recensement des besoins mené auprès des usagers (programmation pour le déploiement des services).

Calendrier :

Courant 2017.

1) Contexte : des services aux usagers de la voie d'eau qui permettent de renforcer l'attractivité du transport fluvial

Les services aux usagers sont classés depuis 2008 en **cinq groupes**, qui font l'objet d'analyses, d'études et de déploiement spécifiques :

- Groupe 1 - services engageant la régularité des trafics : Signalisation, guidage, garage à bateaux, point de débarquement des véhicules, entretien léger ;
- Groupe 2 - services du quotidien : amenée des fluides (eau, électricité principalement) ;
- Groupe 3 - services à impact environnemental : collecte et traitement des déchets, des eaux noires et grises, avitaillement en carburant ;
- Groupe 4 - lieux de vie : ports de marchandises et de plaisance, haltes nautiques ;
- Groupe 5 - services d'information fluviale (SIF) : déploiement de l'AIS, calcul d'itinéraire fluvial, outils cartographiques, numéro unique, avis à la batellerie, déclaration de chargement en ligne.

Les services d'information fluviale (SIF) font l'objet d'une fiche action spécifique.

Les services aux usagers permettent de renforcer l'attractivité du mode fluvial : ils font l'objet de concertations locales avec les usagers dans le cadre des commissions locales et nationales des usagers. Les demandes des usagers font l'objet d'arbitrages en fonction des contraintes budgétaires, de la nature et du nombre des demandes.



2) Objectifs recherchés

Proposer des services adaptés (1) aux trafics et (2) aux types de bateaux et construire des plans d'actions par bassin adaptés aux niveaux de service du réseau.

3) Description de l'action proposée

Les actions programmées pour l'année 2017 et par bassin de navigation sont les suivantes (liste non exhaustive) :

Bassin Nord Pas-de-Calais :

Deux zones de stationnement seront aménagées au niveau du canal de jonction à Douai d'une part, à Denain sur l'Escaut d'autre part. Les travaux comprennent le réseau d'assainissement, l'éclairage l'installation de bornes à eau et électricité.

Des projets de schémas régionaux de zones de stationnement et de garages d'écluses ont été présentés en Commission Locale des Usagers.

Enfin, un marché de dématérialisation de vente de fluides prévoit la création d'un logiciel de vente de fluides et l'installation de 3 à 5 totems sur le réseau pour un coût estimé à 200 000€.

Bassin de la Seine :

Les actions prévisionnelles sont réparties sur 3 secteurs :

- Pour la Seine aval, des travaux sur les sept garages à bateaux portent principalement sur des remises en état que sur la mise en place de ducs d'albe, sont programmés à Mantes-la-Jolie, Suresnes, Chatou aval Vernon, Méricourt, Notre-Dame la Garenne et Conflans.

L'installation de trois bornes eau/électricité à Amfreville à titre d'expérimentation est également prévue.

- Concernant la Seine amont, des travaux sont prévus sur dix garages à bateaux dont trois créations à Villiers-sur-Seine aval, Vezoult amont, Varennes-sur-Seine amont, St Maur amont, Evry amont, St-Mammès, Champagne-sur-Seine amont, Ablon amont, Port-à-l'Anglais aval et Jaulnes amont.

Par ailleurs, la signalétique des panneaux sur ponts et ouvrages tant dans Paris intra-muros que plus en amont sera revue. Le remplacement de balises de chenal sur l'ensemble de la Seine amont est également prévu.

Enfin, des bornes à eau/électricité seront installées à St Mammès.



Fiches actions

- Pour le secteur Seine Nord, les barrages de l'Oise canalisée seront dotés d'une nouvelle signalétique et celle des ponts de l'Oise canalisée sera entièrement rénovée. Des emplacements pour le dépôt d'ordures ménagères au niveau de plusieurs écluses sur le canal du Nord seront mis en place.
- La Direction Territoriale du bassin de la Seine a lancé des schémas directeurs / itinéraires avec pour "pilote" la Seine amont. Cette démarche, menée de concert avec HAROPA, doit aboutir à des outils de programmation pour le déploiement des services sur chacun de nos itinéraires, à partir d'un recensement des besoins mené auprès des usagers.

Concernant le bassin rhénan, une déchetterie permettant le tri sélectif sera aménagée à Hochfelden sur le canal de la Marne au Rhin.

4) Résultats attendus

Plan d'équipement cité ci-dessus, schémas directeurs produits et approuvés en commission locale des usagers.

5) Acteurs impliqués

L'ensemble des actions est concertée localement avec l'ensemble des usagers soit les transporteurs de marchandises et de passagers, les plaisanciers, les chargeurs, les ports.

6) Financements nécessaires

VNF prend en charge le financement de cette action, dans le cadre de ses missions générales mais celles-ci peuvent faire l'objet de cofinancements d'autres gestionnaires ou des collectivités locales.

Le coût global des travaux relatifs aux services aux usagers déjà programmés à ce jour est de 4,3M€.

7) Délais de mise en œuvre

Les actions indiquées seront démarrées en 2017.



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Services d'Information Fluviale (SIF)

Objectifs :

Renforcer et optimiser les services d'information fluviale sur les différents bassins fluviaux français.

Mesures :

Développement de services d'information fluviale (SIF) permettant de rendre la voie d'eau «intelligente» grâce à l'information en direct sur les chenaux et les trafics, la gestion du trafic, l'aide à la gestion de crise et des flux (statistiques, péages fluviaux et redevances portuaires), l'optimisation de la logistique. Après le déploiement d'un portail sur le Rhin (SIF Rhin supérieur), un portail d'information SIF Seine, porté par VNF et HAROPA, est en cours d'élaboration.

Calendrier :

Courant 2017.

1) Contexte : les services d'information fluviale (SIF), un outil performant à développer

- **Les services d'information fluviale (SIF) permettent de rendre la voie d'eau «intelligente» grâce à l'information sur :**
 - les chenaux et les trafics ;
 - la gestion du trafic ;
 - l'aide à la gestion de crise et des flux de transport et la gestion des données relatives aux flux (statistiques, péages fluviaux et redevances portuaires) ;
 - l'optimisation de la logistique.

Ces services passent notamment par le traitement et la visualisation des données relatives aux bateaux ainsi que des données géographiques, hydrologiques et techniques.

Les SIF répondent à une politique européenne définie par la Directive 2005/44/CE, qui en fixe les lignes directrices techniques, et par plusieurs règlements européens qui précisent leurs champs d'application : localisation des bateaux et marchandises, cartes électroniques et d'information, avis à la batellerie et notification électronique des bateaux. Ils conditionnent globalement l'efficacité et la sécurité des systèmes de transport et des flux physiques, et optimise la mise en place de logistiques fluviales et multimodales (utilisation de la cale, limitation des voyages à vide). Par décret, VNF est nommé coordinateur des SIF pour la France.



- **Un besoin d'harmonisation des informations et leur mise à disposition centralisée par bassin de navigation.**

Le déploiement en France des Services d'information fluviales a commencé en 2005 avec la mise en place des avis à la batellerie, d'un dispositif de géolocalisation des bateaux et de la création des cartes électroniques de navigation (ECDIS). D'autres outils sont venus compléter cet ensemble de services comme l'éco-calculateur ou une base de données des quais fluviaux accessible sur internet.

Ces outils ne sont pas tous connectés ou connectables entre eux, sont disponibles à différentes adresses ou par différents vecteurs (fax, méls, sites internet multiples, applications) et portés par plusieurs fournisseurs de services (ports, gestionnaires d'infrastructures). Il y a un besoin d'harmonisation des informations et leur mise à disposition centralisée par bassin de navigation.

- **L'implication de la France dans différentes instances européennes et internationales sur les SIF**

La France participe activement à la définition, l'évolution et le déploiement des SIF dans des groupes d'experts européens et des commissions internationales (Rhin et Moselle). Par ailleurs, plusieurs réalisations comme SIF Rhin Supérieur ou infoSaône préfigurent le type d'outils visé. VNF participe également au projet européen RIS-COMEX, ayant pour but de mettre en œuvre d'ici 2020 des services européens durables de partage d'informations fluviales, organisés par corridor, et à destination de tous les acteurs du transport fluvial (gestionnaires d'ouvrages, ports, chargeurs, transporteurs ...).

Enfin, depuis le début du déploiement des SIF, VNF, en tant que coordonnateur SIF pour la France, recueille régulièrement les retours d'expérience et les besoins des usagers.

Ces échanges sont l'occasion de procéder à une nouvelle étape dans le développement des SIF qui pourraient de surcroît faire l'objet de financements tant nationaux (Régions, ADEME, Interreg) qu'europeens (RTE- T).

- **Un risque d'empilement de systèmes d'information mis en service indépendamment les uns des autres par des porteurs différents et sous forme de briques opérationnelles non connectées.**

Cette situation compliquerait l'accès à des données cruciales fiables et à jour pour la sécurité de la navigation et la compétitivité du transport fluvial : hauteur d'eau, incidents ou embâcles sur le réseau, état des ouvrages et du trafic (fluidité ou congestion).

2) Objectifs recherchés

Rassembler l'ensemble des informations, homogènes et partagées par tous, relatives à la navigation ou l'exploitation des voies navigables.



3) Description de l'action proposée

Une première étape consiste à créer un projet de **portail d'information SIF SEINE** afin de :

- anticiper l'heure d'arrivée des bateaux en fonction de la position du bateau, de sa vitesse, du trafic, des infrastructures et de leur disponibilité, des événements survenant sur le trajet ;
- planifier un voyage et ses étapes et recalculer un parcours en cas de changement majeur ;
- proposer une vitesse pour réduire la consommation énergétique compte tenu du trafic et des conditions météorologiques ;
- fournir des informations sur le niveau d'eau prévisionnel et le niveau d'eau en temps réel ;
- informer sur les zones accidentogènes, les zones à risque et les accidents en temps réel ;
- anticiper les arrivées des bateaux aux écluses ;
- informer sur le trafic en temps réel sur la Seine ;
- diffuser les services disponibles aux points d'amarrages et aux écluses, et renseigner sur la disponibilité de ces services et des quais ;
- afficher la météorologie en cours et prévisionnelle ;
- communiquer entre bateliers au sujet de la voie d'eau et des conditions de navigation.

L'objectif est également de créer des solutions informatiques qui permettent une meilleure intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques multimodales afin d'en améliorer la compétitivité.

En outre, il est envisagé de concevoir un site d'information sur les bateaux disponibles et leurs caractéristiques (dimension et type de cale, etc.), comportant aussi les dates et heure de disponibilité. Ce site serait accessible sur abonnement, et conçu pour permettre aux clients (chargeurs ou opérateurs logistiques) de bénéficier de conditions intéressantes proposées par les transporteurs fluviaux afin d'éviter des retours à vide.

4) Résultats attendus

1^{er} livrable : le portail SIF SEINE sera conçu en concertation avec les usagers et sera un outil collaboratif, simple d'utilisation pour les bateliers et les armateurs. Cet outil permettra de réaliser des économies d'énergie importantes, aussi bien pour les bateliers (en permettant d'anticiper les conditions de navigation optimales) que pour les gestionnaires (en optimisant les mouvements des infrastructures).

2^{ème} livrable : site d'information sur la cale disponible en temps réel et par anticipation.

5) Acteurs impliqués

Le projet SIF SEINE est porté par VNF et HAROPA, avec l'appui technique du CEREMA, et en étroite collaboration avec la Chambre nationale de la batellerie artisanale, le Comité des armateurs fluviaux et Logistique Seine Normandie.

Le projet de SIF sur la cale disponible regrouperait les mêmes acteurs, mais aussi les représentants des chargeurs (AUTF) et opérateurs logistiques (TLF).



6) Financements nécessaires

Le budget total du projet SIF SEINE est de 600 000 €. Une demande de subvention dans la cadre de l'AMI vallée de Seine « transition écologique et valorisation économique » a été déposée.

7) Délais de mise en œuvre

De 2017 à 2018.



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer

Objectifs :

Contribuer au développement économique du secteur fluvial, tout en confortant la sécurité de la navigation en autorisant un accès encadré des bateaux fluviaux sur certaines portions maritimes des quatre principaux estuaires de métropole (Seine, Loire, Gironde, Rhône).

Mesures :

Après avoir fait évoluer la quatrième partie législative du code des transports pour permettre la navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer (LTM) dans le cadre de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, il est prévu de modifier l'arrêté ministériel de 2010 définissant les zones de navigation des bateaux et les prescriptions techniques associées en y intégrant les zones de navigation des bateaux à l'aval de la LTM (dites « zones 1 ») ainsi que les prescriptions techniques associées pour les bateaux de commerce (marchandises et passagers).

Les zones 1 correspondront à une zone géographique restreinte à l'aval de la LTM dans les 4 principaux estuaires de métropole (Seine, Loire, Gironde, golfe de Fos sur Mer). De ce fait, la navigation à l'aval de la LTM sera désormais prévue sur le titre de navigation (comme pour les autres zones de navigation) et non plus à travers une autorisation individuelle spécifique et supplémentaire.

Un arrêté ministériel spécifique a d'ores et déjà été signé en date du 28 juillet 2016 afin de permettre la navigation en mer de bateaux-citernes fluviaux pour la desserte de Port 2000 aux fins de l'avitaillement et des services aux navires (soutage et collecte de déchets). Il va permettre au port de commerce du Havre de proposer une offre d'avitaillement importante et attractive et de pérenniser l'activité d'avitaillement de la raffinerie Total du Havre.

Calendrier :

Publication de l'arrêté modificatif définissant des « zones 1 » mi 2017.

1) Contexte : un besoin de faire évoluer l'encadrement réglementaire de la navigation des bateaux à l'aval de la LTM

Les bateaux fluviaux sont actuellement autorisés à naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer (LTM) à condition qu'un arrêté dérogatoire spécifique le prévoie et qu'il dispose d'une autorisation individuelle attestant de sa conformité aux conditions prévues par cet arrêté. Ainsi, jusqu'au 21 juin 2016, la navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires (au-delà de la limite transversale à la mer - LTM) était interdite par la cinquième partie du code des transports sauf si une autorisation administrative préalable était accordée¹ (article L. 5241-1, point II). Des dérogations ont déjà été accordées sur cette base en 2007 puis en 2014 pour les bateaux de commerce dans l'estuaire de la Seine (accès des porte-conteneurs à Port 2000), et en 2015 pour les bateaux à



passagers dans l'estuaire de la Loire (accès aux bassins du port de Saint Nazaire). En outre, les articles de la quatrième partie du code des transports relatifs aux prescriptions techniques, conduite et équipage et titres de navigation ne s'appliquaient pas au-delà de la limite transversale de la mer (LTM).

Par ailleurs, la directive 2006/87/CE relative aux prescriptions techniques des bateaux donne la possibilité aux Etats membres de classer les eaux intérieures nationales en cinq zones, 1, 2, 3, 4 et R pour le Rhin, et de définir des prescriptions complémentaires en zones 1 et 2, et allégées en zone 3 et 4.

Il n'y a actuellement pas de zone 1 de navigation en France, qui correspondrait à l'aval de la LTM. Par conséquent, la navigation à l'aval de la LTM se fait dans un cadre dérogatoire, et non dans le cadre du droit commun de la quatrième partie du code des transports. Ce type de navigation est appelé à se développer davantage, notamment dans les estuaires de la Loire et de la Gironde. Une étude du CEREMA², basée sur des données de houle et de trafic, propose une délimitation de zones 1 dans les quatre principaux estuaires de métropole : Seine, Loire, Gironde et golf de Fos-sur-Mer.

Pour contribuer au développement économique du secteur fluvial, tout en confortant la sécurité de la navigation en encadrant l'accès des bateaux fluviaux sur certaines portions maritimes des estuaires, l'article 65 de la loi n°2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, publiée au journal officiel le 21 juin 2016, a fait évoluer ces dispositions :

- en étendant les dispositions de la quatrième partie du code des transports aux bateaux naviguant au-delà de la LTM ;
- en restreignant cette navigation à l'accès aux installations de stationnement maritimes les plus proches de la limite transversale de la mer. Les installations visées comprennent tant les ports maritimes délimités que les apontements ou autres.

Par ailleurs, l'article D 4211-1 du code des transports classe les eaux intérieures nationales en cinq zones, 1, 2, 3, 4 et R pour le Rhin, en application de la directive 2006/87/CE³. Les eaux intérieures dont il traite sont définies à l'article L. 4000-1 comme les cours d'eau en amont du premier obstacle à la navigation des navires (la limite transversale de la mer étant située en aval de cet obstacle). Par conséquent, la zone en aval de la LTM, concernée par la loi "économie bleue" n'est pas visée formellement par cet article. Il convient donc d'ajuster la rédaction de l'article D 4211-1. Ceci fera donc l'objet d'un projet de décret simple, qui devrait pouvoir être publié avant fin 2016.

2) Objectifs recherchés

Les évolutions introduites par la loi pour l'économie bleue vont permettre de prévoir la navigation à l'aval de la LTM dans le cadre du droit commun (titre de navigation mentionnant la zone de navigation) et non plus dans le cadre d'un régime dérogatoire.

3) Description des l'action proposée

Les dispositions règlementaires du code des transports permettant de prévoir la navigation en aval de la LTM sur le titre de navigation des bateaux existent déjà (article D 4211-1 et D 4211-2) et prévoient déjà la possibilité



de définir des zones 1 de navigation. Néanmoins, la rédaction de l'article D 4211-1 doit être ajustée par décret simple, qui sera publié avant fin 2016.

Il est également prévu de créer des zones 1 de navigation, correspondant à une zone géographique restreinte à l'aval de la LTM, en modifiant l'arrêté du 16 décembre 2010.

4) Résultats attendus

Décret simple faisant évoluer l'article D 4211-1 de la quatrième partie du code des transports.

Arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 16 décembre 2010.

5) Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

DGITM. Consultation des représentants des professionnels et de la Commission européenne.

6) Financements nécessaires

Aucun.

7) Délais de mise en œuvre

Modification de l'article D 4211-1 du code des transports : avant fin 2016.

Consultation sur le projet d'arrêté modificatif introduisant les zones 1 : mi novembre 2016, avec un délai de consultation jusqu'à fin décembre - début janvier 2017. En parallèle, transmission du texte à la Commission européenne (délai de 6 mois avant entrée en vigueur, en application de la directive 2006/87/CE).

Publication de l'arrêté modificatif : mi juin 2017.

1 Règles de construction ou d'exploitation complémentaires pouvant être liées par exemple à la hauteur de houle de référence, au vent, aux conditions de visibilité ou encore la salinité du milieu et des durées de navigation particulières.

2 Classement en zone 1 des voies de navigation intérieure : comparaison des zones et réglementations européennes, étude et proposition de zones françaises, mars 2016.

3 Transposition à travers (1) l'arrêté du 21 décembre 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures ; (2) l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants navigant ou stationnant sur les eaux intérieures ; (3) l'arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures, et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones. Les zones 3 françaises sont les voies navigables jusqu'à la limite de la navigation intérieure (définissant la limite entre les eaux intérieures et les eaux maritimes) ainsi qu'un certain nombre de lacs ; les zones 2 sont comprises entre la limite de la navigation maritime et la limite transversale de la mer (ainsi que le lac Léman) ; les zones 4 sont les autres eaux intérieures.



Groupe de travail n° 1 : compétitivité, innovation, sécurité

Règlements particuliers de police 2016

Objectifs :

La révision générale des RPP conduite en 2015 a permis d'actualiser des dispositions parfois anciennes des RPP, notamment celles relatives aux gabarits des ouvrages de navigation. Ce travail de modernisation réglementaire est à poursuivre sur deux sujets principaux : (1) la meilleure prise en compte des dimensions effectives des bateaux circulant sur le réseau à petit gabarit et (2) la pratique de sports nautiques.

Mesures :

Révision des 20 RPP d'itinéraire, couvrant tout le réseau confié à VNF.

Calendrier :

Les consultations sur les nouveaux projets de RPP ont été lancées en juillet 2016, avec comme objectif de publier les nouveaux RPP par arrêté préfectoral d'ici fin 2016.

1) Contexte : un ajustement et une modernisation des RPP d'itinéraire pour tenir compte des attentes des usagers de la voie d'eau

A la suite de la révision du règlement général de police de la navigation intérieure (RGPN) en 2013, de nouveaux règlements particuliers de police (RPP) ont été pris par arrêtés préfectoraux en 2014. Cette révision générale a permis d'actualiser des dispositions parfois anciennes, notamment celles relatives aux gabarits des ouvrages de navigation.

Ce travail de modernisation réglementaire est à poursuivre sur deux sujets principaux, par une meilleure prise en compte :

- des dimensions effectives des bateaux circulant sur le réseau à petit gabarit ;
- des pratiques de sports nautiques, particulièrement lorsqu'elles sont organisées sous la responsabilité d'une fédération sportive.

La réforme du RGPN en 2013 assouplit les procédures de révision du RGP et des RPP, malgré la relative complexité, pour ces derniers, des circuits de signature des arrêtés inter-préfectoraux, qui ont été testés lors de la révision de 2014, encore récente.



2) Objectifs

Pour le petit gabarit, il s'agit essentiellement de prendre en compte la forme arrondie des bateaux lorsqu'elle est adaptée à celle des écluses, auquel cas la longueur du bateau peut excéder la « longueur utile » de l'écluse.

S'agissant de la profondeur du chenal (mouillage), les valeurs déjà actualisées en 2014 le seront à nouveau en 2016 si nécessaire, la valeur réglementaire devant correspondre à la valeur physique effective.

3) Description de l'action

Révision en 2016 des 20 RPP d'itinéraire, couvrant tout le réseau confié à VNF.

4) Résultats attendus

S'agissant des dimensions du petit gabarit, le principal résultat attendu est un affichage clair des conditions offertes aux transporteurs par l'exploitant (VNF) et une meilleure sécurité juridique pour les navigants.

Les livrables sont les 20 arrêtés inter-préfectoraux portant RPP.

5) Acteurs impliqués

Pour le domaine fluvial confié à VNF, les projets de RPP sont préparés par les directions territoriales de VNF, avec une coordination nationale, puis proposés aux préfets pour mise en consultation locale avant signature.

Les acteurs intéressés sont consultés localement, pour chaque RPP.

6) Financements nécessaires

En ce qui le concerne, VNF prend en charge le financement de cette action, dans le cadre de ses missions générales.

7) Délais de mise en œuvre

A partir de l'envoi du courrier aux préfets pour lancer la révision 2016, les RPP seront publiés pour la fin 2016.



Groupe de travail n° 2 : développement commercial

Gouvernance des ports fluviaux : syndicat mixte ouvert (SMO) et société d'économie mixte à opération unique (SEMOP)

Objectifs :

Introduit par l'article 22 de la loi n° 2015-991 (loi NoTRe), ce dispositif de portée générale, alternatif au système de concession qui existe aujourd'hui dans la majorité des ports fluviaux, permet à la fois d'unifier et de sanctuariser le foncier public dans une entité publique (syndicat mixte ouvert - SMO), et de créer un outil flexible et moderne chargé de l'exploitation (société d'économie mixte à opération unique - SEMOP).

Mesures :

Promouvoir ce nouvel outil et le mettre en place dans les ports fluviaux volontaires (ports du Nord, ports de Moselle, ports d'Alsace, etc.).

Calendrier :

Mise en place de SMO / SEMOP à l'issue des contrats de concession des ports fluviaux, dont plusieurs arrivent à échéance dans les années à venir.

1) Contexte : un besoin de moderniser la gouvernance des ports fluviaux

Un nouveau modèle de gouvernance des ports fluviaux a été introduit par l'article 22 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NoTRe)¹.

Cet article offre désormais la possibilité aux acteurs locaux de gérer les activités fluviales en créant un Syndicat mixte ouvert (SMO) regroupant différentes personnes publiques et visant à garantir l'unité foncière, et une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), chargée d'une mission d'exploitation portuaire.

Le code général des collectivités prévoyait déjà la création de syndicats mixtes ouverts (SMO), soumis aux articles L5721-2 et suivants, qui définissent librement dans leurs statuts leurs règles de fonctionnement et qui peuvent être constitués, notamment, de collectivités territoriales et d'établissements publics.

¹- <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030985460&categorieLien=id>



L'article 22 de la loi NoTRE a :

- Complété l'article L. 1541-1 du code général des collectivités en donnant la possibilité, pour un syndicat mixte incluant un établissement public de l'Etat disposant d'un domaine public fluvial, de créer une société d'économie mixte à objet unique (SEMOP).
- Complété la définition du domaine public fluvial naturel à l'article L. 2111-7 du code général de la propriété des personnes publiques, en précisant que les cours d'eau et lacs appartenant aux établissements publics de l'Etat en font partie.

Ce dispositif de portée générale, alternatif au système de concession qui existe aujourd'hui dans la majorité des ports fluviaux, a pour ambition d'être mobilisable dans toute la France, et d'être utilisé dans le cadre de divers projets de développement.

La juxtaposition de ces deux entités permet en effet à la fois d'unifier et de sanctuariser le foncier public dans une entité publique, et de créer un outil flexible et moderne chargé de l'exploitation. Le **schéma présenté en annexe** illustre le dispositif.

2) Objectifs recherchés

Mise en place de cet outil pour développer les ports fluviaux et donc le transport fluvial de marchandises.

3) Description de l'action proposée

Pour chaque SMO / SEMOP :

- Mise en place d'une structure d'unification du foncier,
- Mise en place d'une structure d'exploitation du foncier,
- Réalisation d'une analyse économique préalable sur la faisabilité de ce schéma,
- Elaboration du business plan correspondant.

4) Résultats attendus

Sensibilisation et mobilisation des acteurs locaux et régionaux par des actions de communication sur la pertinence de l'outil et son adaptabilité.



5) Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Etat (DST/DIT et Préfets),
- Collectivités territoriales (régions, départements, communes, intercommunalités),
- CCI,
- VNF,
- Caisse des dépôts et consignations,
- Acteurs privés,
- Agence française des ports intérieurs.

6) Financements nécessaires :

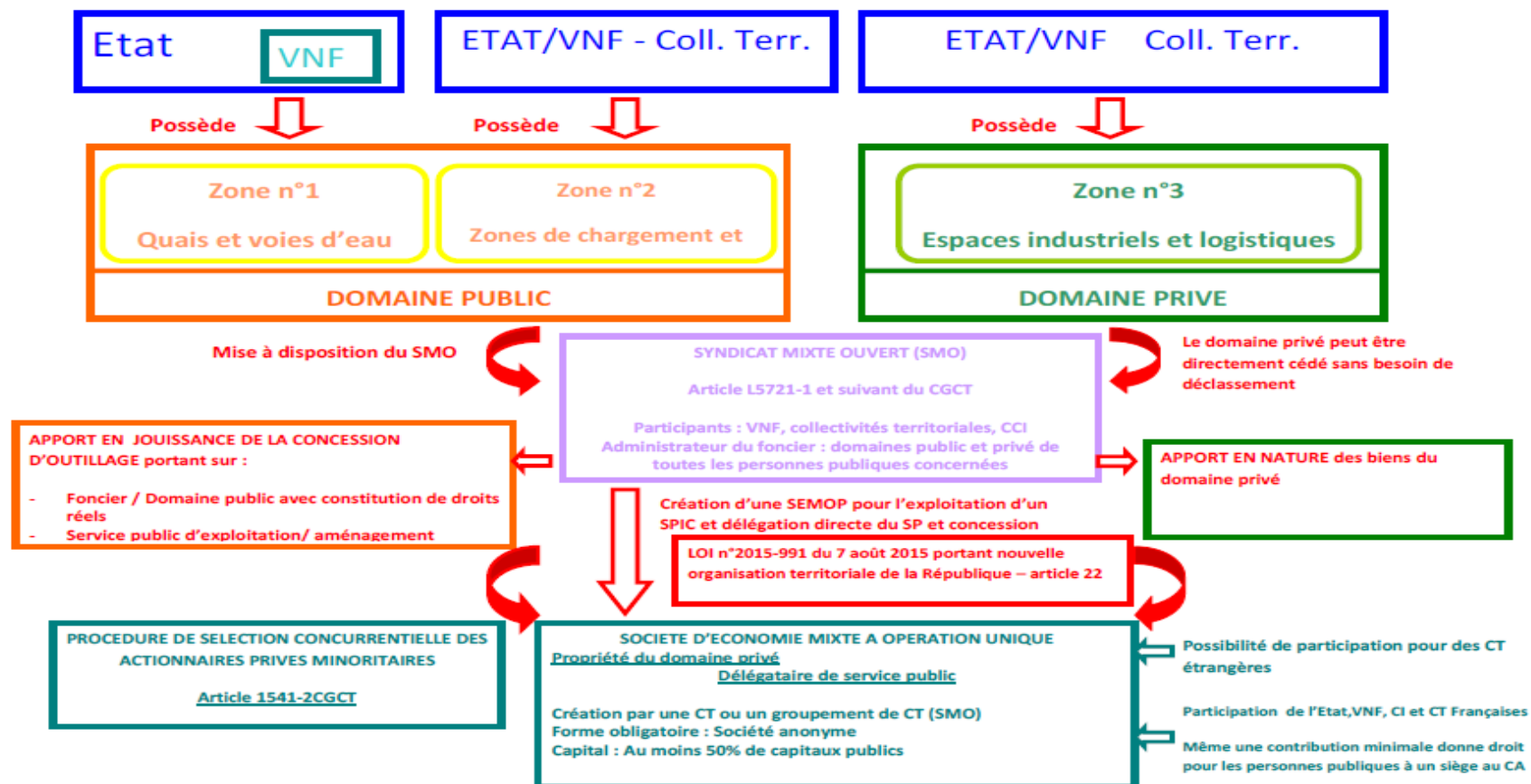
Au cas par cas.

7) Délais de mise en œuvre :

En lien avec la fin des concessions.



Fiches actions





3. Une chaîne logistique plus dynamique



Groupe de travail n°2 : développement commercial

Formation aux enjeux du transport fluvial

Objectifs :

Palier le manque de connaissance qu'ont les professionnels et futurs professionnels du transport sur la logistique fluviale, en intervenant dans les écoles ou en proposant des formations tout au long de leurs carrières.

Mesures :

Offrir les éléments de connaissance de base du transport fluvial aux décideurs actuels et futurs en matière de transport de marchandises en augmentant le nombre de modules dédiés au transport fluvial dans les écoles et en intensifiant la formation des professionnels en activité au transport fluvial.

Calendrier :

Dès 2016, à poursuivre dans les années à venir.

1) Constat

L'objectif de cette action est de répondre au manque de connaissance qu'ont les professionnels et futurs professionnels du transport sur la logistique fluviale, en intervenant dans les écoles ou en dispensant des formations tout au long de leurs carrières.

Le secteur fluvial souffre en effet souvent de la méconnaissance des acteurs de la chaîne logistique, qu'il s'agisse des professionnels du transport ou bien des donneurs d'ordres publics ou privés.

VNF intervient dans certaines formations et écoles, notamment dans des DUT, BTS et Masters mais cela ne consiste qu'en de petits modules de quelques heures ou demi-journées par an.

VNF soutient également le groupe Sup de Co La Rochelle qui a créé en 2011 une chaire intitulée "Optimisation des flux Logistiques et transport multimodal » afin de développer son expertise en transport multimodal et l'intégrer dans les enseignements qu'elle dispense dans le cadre de la responsabilité sociétale des entreprises. Le GEIE CASE (Centre Atlantique de Shortsea Shipping Européen), créé par le Groupe Sup de Co La Rochelle, les Grands Ports Maritimes de La Rochelle et de Nantes/Saint-Nazaire et la Communauté portuaire de Gijón (Espagne), assure les formations. Ces formations sont dispensées à des professionnels en activité, notamment des chargeurs et des prestataires de services de transport mais également à des étudiants (ISTELI de Wasquehal et IDRAC de Lyon). Il s'agit de formations d'une à trois journées. Depuis 2012 environ, cinq formations ont lieu chaque année, lesquelles rassemblent chacune une vingtaine de personnes en moyenne.



2) Objectifs recherchés

Il s'agit d'initier les décideurs actuels et futurs en matière de transport de marchandises au transport fluvial de marchandises. Dans ce cadre, deux objectifs sont identifiés :

- Augmenter le nombre de modules dédiés au transport fluvial dans les écoles comportant une formation au transport : prioritairement écoles de transport, mais également dans les écoles d'ingénieur et de commerce ;
- Poursuivre et intensifier la formation au transport fluvial des professionnels en activité, afin de les inciter à considérer ce mode de transport dans leur futurs choix et offres logistiques.

3) Description de l'action proposée

A ce stade, VNF a recensé environ 120 instituts de formation de l'enseignement supérieur dédiés au transport ou à la logistique : VNF intervient dans une vingtaine d'entre elles. En parallèle CASE/Sup de Co La Rochelle dispense cinq à six formations par an à des professionnels en activité.

Il convient d'élargir cette démarche à l'ensemble du secteur fluvial, pour que VNF ne la porte pas seul, mais encourage son appropriation par les acteurs institutionnels du transport :

- Inventorier les acteurs et formations par région (privilégier l'enseignement supérieur) : écoles privées et formations publiques du transport et de la logistique, de commerce (notamment international), et formations et écoles d'ingénieur généralistes dans une certaine mesure ;
- Prioriser les formations dans lesquelles il conviendra d'intégrer et assurer un module fluvial (de durée et contenu variables selon le cursus), détecter les centres de formations professionnelle qui pourraient accueillir des formations au transport fluvial et répartir les formations entre acteurs institutionnels du secteur fluvial (VNF, CAF, CNBA, agences régionales de développement fluvial) ;
- Alimenter les écoles afin qu'elles mettent à jour ou conçoivent des supports ou des programmes de formation adaptés à chaque type de cursus ;
- Poursuivre et élargir des coopérations telles que celles de VNF avec le GEIE CASE/Sup de Co La Rochelle ; détecter et soutenir les initiatives des écoles qui souhaitent lancer des programmes de formations au transport multimodal à l'image de ce que fait Sup de Co La Rochelle/CASE, afin de rendre le secteur autonome sur la formation fluviale.

Par ailleurs, la mise en œuvre de solutions complémentaires peut être envisagée, telles que le E-learning dédié au transport fluvial, ou l'organisation de journées portes ouvertes dans les ports et les plateformes multimodales (comportant visite de bateaux de commerce, à quai ou en navigation).



Cette action peut passer par la création d'un groupe de travail entre les institutionnels de la voie d'eau et le ministère en charge de l'enseignement supérieur.

4) Résultats attendus

Les livrables de l'action sont les suivants :

- L'augmentation du nombre d'écoles proposant des formations à la logistique fluviale ;
- L'augmentation du nombre de diplômés liés à la logistique fluviale ;
- L'augmentation du nombre de formations au transport fluvial dispensées dans les centres de formation professionnelle.

5) Acteurs impliqués

- VNF et tous les acteurs institutionnels de la voie d'eau ;
- le ministère en charge l'enseignement supérieur ;
- les écoles et instituts de formation au transport, écoles de commerce et écoles d'ingénieur, en vue d'intégrer dans les formations au transport des modules fluviaux (de durée & contenu variables).

6) Financements nécessaires

VNF verse à CASE/Sup de Co La Rochelle une subvention de 60 000 € répartie sur une durée de trois ans. La budgétisation du temps & frais inhérents aux négociations avec les écoles, et aux formations dispensées dans celles-ci, requiert un travail spécifique dans le cadre du groupe de travail évoqué ci-dessus.

7) Délais de mise en œuvre

Travaux inscrits dans le projet stratégique 2020 de VNF.

¹ 31 centres de formation d'apprentis dédiés au transport et à la logistique, 20 DUT spécialisés dans la gestion logistique et le transport, 35 BTS et 33 écoles de grade master dispensant des formations liées à la logistique



Groupe de travail n° 2 : développement commercial

Plan d'Aide au Report Modal (PARM) 2018-2022

Objectifs :

Le plan d'aide au report modal (PARM), qui s'adresse aux chargeurs, vise à mieux valoriser les bénéfices socio-économiques liés à l'usage du transport fluvial en augmentant les tonnages transportés par voie d'eau et en développant les transports à haute valeur ajoutée. Un nouveau plan viendra rendre le relais du PARM 2013-2017.

Mesures :

Afin de disposer de leviers adaptés aux différents besoins des chargeurs, ce plan comporte trois volets : études / expérimentations / installations de transbordement.

Calendrier :

Notification du plan à la Commission européenne entre fin 2016 et début 2017, lancement opérationnel en janvier 2018.

1) Contexte : un nouveau plan d'aide au report modal 2018-2022

Le dispositif d'aide à l'embranchement fluvial a été mis en œuvre par Voies navigables de France en 1986 afin de susciter la demande de transport fluvial en réduisant le poids financier de la rupture de charge, par une participation aux investissements, permettant le transbordement de la marchandise sur la voie d'eau.

Dans un souci de lisibilité auprès des professionnels, le dispositif d'embranchement fluvial devient en 2013 le Plan d'Aide au Report Modal (PARM) dont les orientations étaient :

- un plan composé de trois volets : études / expérimentations / installations de transbordement, afin de disposer de leviers adaptés aux différentes attentes des chargeurs ;
- des aides allouées sur la base d'une analyse renforcée de la ou des chaîne(s) logistique(s) intéressée(s) ;
- une intensité minimum d'aide pour augmenter l'attractivité des subventions notamment pour les filières émergentes.



Après 3 ans de mise en service du dispositif, les lacunes suivantes ont été relevées :

- le volet B sur l'expérimentation ne fonctionne pas ;
- peu de diversification dans les bénéficiaires (environ 70 % des aides pour les secteurs céréaliers et matériaux de construction), ce qui a conduit à sécuriser des trafics existants plutôt que de permettre un véritable report modal sur la voie d'eau ;
- une communication insuffisante sur le dispositif.

2) Objectifs recherchés

La priorité est de mieux valoriser les bénéfices socio-économiques liés à l'usage du transport fluvial en :

- augmentant les tonnages transportés par voie d'eau,
- développant les transports à haute valeur ajoutée.

Le nouveau dispositif doit donc permettre de :

- diversifier les bénéficiaires notamment vers les filières à enjeux (déchets, chimie, logistique urbaine, conteneurs) en n'en excluant pas les trafics socles (matériaux/céréales) ;
- améliorer la communication (en interne et en externe) pour valoriser VNF et le transport fluvial ;
- déclencher plus clairement du report modal.

3) Description de l'action

Le PARM doit permettre d'accompagner des projets à forte valeur ajoutée participant à la promotion du transport de marchandises par voie fluviale.

Les critères de calcul de l'aide doivent donc valoriser les projets contribuant à l'image positive du transport fluvial :

- avantages environnementaux et socio-économiques,
- aspects innovants.

Pour le prochain PARM, le montant de base de l'aide sera donc calculé par rapport au surcoût des externalités du mode routier par rapport à la solution fluviale (en tenant compte du mode de conditionnement de la marchandise).

Deux critères pourront ensuite générer une bonification de ce montant de base :



- la nature géographique des origines / destinations de la marchandise transportée (l'aide pourra être plus ou moins bonifiée en fonction du caractère urbain, périurbain ou rural de l'origine et de la destination) ;
- contractualisation sur une durée supérieure ou égale à 5 ans avec une entreprise du transport fluvial.

4) Résultats attendus

La prise en compte du mode de conditionnement de la marchandise dans le calcul du montant des aides ainsi que des caractéristiques des origines et destinations vont permettre de rendre le nouveau PARM plus incitatif pour les filières à enjeux (conteneurs, logistique urbaine, déchets, chimie).

Par ailleurs, le passage à un système de versement de l'aide par tranche (30 % d'avance à la signature et le solde sous condition de réalisation de trafics) permettra également de renforcer le caractère incitatif de cette aide au report modal.

5) Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Voies navigables de France,
- Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer,
- Commission Européenne,
- Collectivités pour l'abondement du PARM au niveau local (ex : Région Ile de France).

6) Financements nécessaires

20 millions d'euros sur la période 2018 – 2022.

7) Délais de mise en œuvre

3^{ème} trimestre 2016 : Présentation de la proposition de plan au ministère

4^{ème} trimestre 2016 : Transmission de la proposition de plan à la CE par le ministère

2^{ème} trimestre 2017 : Validation du plan par la CE

3^{ème} trimestre 2017 : Rédaction de l'instruction par VNF

Janvier 2018 : Lancement opérationnel du nouveau plan d'aide



Groupe de travail n°2 : développement commercial

Identification et cartographie des voyages et itinéraires de transports exceptionnels par voie routière

Objectifs :

Développer l'utilisation du fluvial pour réaliser des transports exceptionnels de colis lourds ou exceptionnels par voies navigables en identifiant les flux reportables vers la voie d'eau puis en réalisant des outils d'aides à la décision logistique.

Mesures :

VNF a engagé une étude visant à identifier l'ensemble des flux routiers de transport exceptionnels et à les cartographier selon la fréquence du transport, le type de colis et le type d'autorisation, en vue de la réalisation d'outils cartographiques d'aide à la décision logistique.

Calendrier :

Résultats de l'étude et outils cartographiques disponibles courant 2017.

1) Contexte : une opportunité de développer les transports exceptionnels par voie fluviale

Les transports exceptionnels regroupent deux grandes familles de pièces aux caractéristiques bien différentes :

- grande masse et un faible encombrement (exemple rotor),
- faible masse (de l'ordre d'une dizaine de tonnes) et un grand encombrement (exemple : pales d'éoliennes).

Administrativement, les transports exceptionnels sont classés en trois catégories :

Caractéristiques du convoi	Première catégorie	Deuxième catégorie	Troisième catégorie
Longueur (en m)	≤ 20	$20 < L \leq 25$	>25
Largeur (en m)	≤ 3	$3 < l \leq 4$	>4
Masse totale (en t)	≤ 48	$48 < M \leq 72$	>72



Le transport fluvial se positionne très bien sur le marché des transports de troisième catégorie, mais pas suffisamment sur les deux autres, principalement effectués par voie routière.

La circulation des transports exceptionnels routiers est notamment réglementée par :

- le code de la route ;
- l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 (J.O. n°110 du 12 mai 2006 entré en vigueur le 12 juillet 2006) relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque.

Les demandes sont gérées par des services instructeurs au niveau départemental. Le département d'émission du transport délivre l'autorisation définitive après recueil des avis de l'ensemble des départements traversés par le convoi. Sont par exemple analysées les conditions de circulation routière dans les centres villes notamment, le passage aux ronds-points, aux ouvrages d'art particuliers.

L'article 4 de l'arrêté interministériel précité précise que le demandeur d'autorisation doit s'engager dans le cas de transports répétitifs, à transmettre les éléments produits par les donneurs d'ordre, permettant de vérifier que le transport ne peut être effectué par un autre moyen de transport (aérien, fluvial, maritime ou ferré), la raison économique n'étant pas un critère recevable à elle seule.

Par manque d'outils d'aide adapté, ces services ne sont pas en mesure d'identifier les transports pouvant être reportés vers la voie d'eau.

2) Objectifs recherchés

VNF a donc souhaité engager une étude visant à identifier l'ensemble des flux routiers de transport exceptionnels et à les cartographier selon la fréquence du transport, le type de colis et le type d'autorisation en vue de la réalisation d'outils cartographiques d'aide à la décision logistique.

Les objectifs sont :

- présenter aux services instructeurs les potentialités de transport de colis lourds ou exceptionnels par voies navigables ;
- effectuer un retour d'expérience quant à l'application de l'arrêté de mai 2006 ;
- identifier les flux reportables vers la voie d'eau ;
- réaliser des outils d'aides à la décision logistique.

3) Descriptif de l'action proposée

Etape 1 : enquête visant à identifier et caractériser les trajets routiers ayant fait l'objet d'une autorisation de transport exceptionnel

L'enquête doit déterminer les caractéristiques (type d'autorisations, fréquence, origine-destination, type de pièces) relatives à l'ensemble des transports exceptionnels routiers depuis 2010.



Les services instruisant les autorisations ou avis de transports exceptionnels seront consultés dans le cadre de cette enquête par le titulaire du marché.

Les objectifs de ces entretiens est de :

- recueillir de données de l'ensemble des transports exceptionnels routiers et de leurs caractéristiques (type de pièce, fréquence, type d'autorisation, origine destination, pétitionnaire) depuis 2010 ;
- présenter aux services instructeurs les potentialités de transport de colis lourds ou exceptionnels par voies navigables.

Etape 2 : cartographie des données récoltées

Le titulaire doit analyser les données collectées et les restituer sous un format cartographique numérique aux caractéristiques.

Le traitement des données permettra la création des cartes suivantes :

- par type de pièce (longueur, masse, largeur, par type d'autorisation),
- par type d'itinéraire (une carte nationale et une carte par Direction territoriale de VNF).

La dimension européenne des transports devra apparaître sur les cartes.

Les données intégrées permettront à VNF d'éditer, pour chaque type de pièce, des cartes superposant les couches voies d'eau, ports maritimes ou intérieurs publics adaptés et itinéraires routiers disponibles au départ et ou à destination de chaque port maritime ou intérieur identifié.

Ces cartes sont destinées aux services instructeurs ainsi qu'aux organisateurs de transports exceptionnels.

4) Résultats attendus

Meilleure application de l'arrêté de mai 2006 et donc davantage de transports exceptionnels par voie fluviale.

5) Acteurs impliqués dans sa mise en œuvre

- Voies navigables de France,
- Ministère de l'intérieur,
- Commission Européenne,
- Collectivités pour l'abondement du PARM au niveau local (ex : Région Ile de France).

6) Financements nécessaires

Le budget de cette étude est de 150 000 € TTC.

7) Délais de mise en œuvre

L'ensemble des résultats sera disponible sous 12 mois.



Groupe de travail n° 2 : développement commercial

Outil d'aide à la décision pour la fluvialisation des flux de marchandises

Objectifs :

Favoriser le report de transport de marchandises de la route vers le fluvial à travers des outils d'aide à la décision, tel que celui élaboré par l'Union des industries chimiques.

Mesures :

- Détermination des filières avec des trafics potentiellement transférables sur le fluvial ;
- Développement des outils adaptés aux filières en prenant en compte les attentes des chargeurs ;
- Mise en œuvre des outils.

Calendrier :

A partir de 2017.

1) Contexte : le transport fluvial est un mode peu connu des chargeurs et donc peu intégré dans les chaînes logistiques

Constat d'une double carence dans l'utilisation du transport fluvial : d'une part, un manque de connaissance de ce mode de transport par les chargeurs et, d'autre part, peu d'offre de report modal de la part des commissionnaires de transport.

Face à ce constat, l'Union des industries chimiques (UIC) va mettre à disposition de ses membres un outil permettant aux chargeurs de déterminer si leurs flux de marchandises sont « fluvialisables ».

Cet outil issu d'une étude menée par la fédération sur le bassin Seine Nord Pas-de-Calais conjointement avec VNF, l'ADEME, HAROPA et l'UNIFA a fait l'objet de tests concluants et doit être ouvert à tous les chargeurs de la chimie avant la fin de l'année 2016.

2) Objectifs recherchés

Généraliser de la démarche entreprise par l'UIC à toutes les filières possédant des flux en démontrant qu'il est possible de transférer des trafics de la route vers le fluvial.



3) Description de l'action proposée

Trois étapes sont envisagées :

Etape 1 : Détermination des filières avec des trafics potentiellement transférables sur le fluvial.

Etape 2 : Développement des outils adaptés aux filières en prenant en compte les attentes des chargeurs.

Etape 3 : Mise en œuvre des outils.

L'outil conçu devra être simple d'utilisation en permettant une première analyse rapide et simple du potentiel « fluvialisable ». L'adaptation de l'outil aux caractéristiques de chaque filière augmentera sa pertinence. Cet outil pourra être envisagé de manière complémentaire avec l'aide du PARM.

4) Résultats attendus

Il s'agit de créer des outils adaptés à chaque filière. En effet, les critères de prix, sécurité ou performance environnementale revêtent une importance différenciée en fonction des filières.

Ces outils fonctionneraient de manière similaire à celui de l'UIC : le chargeur renseigne la base de données de l'outil. Une fois ces données élémentaires acquises, l'outil évalue les flux en fonction de critères prédéfinis selon les besoins des chargeurs.

Suite à cette évaluation les flux apparaissent en 3 couleurs différentes :

- Vert : pertinents pour fluvialisation
- Orange : à étudier
- Rouge : non pertinents en première approche

5) Acteurs impliqués

- Organisations professionnelles
- Voies Navigables de France
- ADEME

6) Financements nécessaires

Le coût de la mise en œuvre de cette proposition n'est pas encore chiffré.

7) Délais de mise en œuvre

Variable en fonction des durées de développement et de mise en œuvre des outils mais aussi en fonction du nombre de filières potentiellement utilisatrices identifiées.



Groupe de travail n° 2 : développement commercial

Communiquer auprès des collectivités pour les convaincre de développer les activités portuaires et d'utiliser le transport fluvial

Objectifs :

Communiquer auprès des collectivités territoriales afin de leur faire connaître les atouts du transport fluvial et les inciter à l'intégrer dans leurs marchés publics et dans leurs politiques de planification et de développement.

Mesures :

Faire en sorte que les collectivités intègrent le transport fluvial dans leur politique et notamment pour :

- l'attribution des marchés publics ;
- la planification foncière ;
- la logistique urbaine.

Calendrier :

A partir de 2016.

1) Contexte : les atouts du transport fluvial pour concilier mobilité et développement durable sont encore méconnus des collectivités territoriales

Le réseau fluvial français est composé de trois grands bassins à grand gabarit, fermés (Seine-Oise, Rhin-Moselle, Rhône-Saône) comportant chacun leurs spécificités. Ces bassins ont leur logique de développement propre, qui s'appuie sur le tissu industriel présent sur l'axe mais également sur les politiques de développement menées à l'échelle de leur bassin.

Dans ce contexte, le rôle des collectivités locales pour le développement du transport fluvial est primordial, notamment pour les politiques qui sont de leur compétence propre, comme la planification mais aussi dans des domaines d'action plus transversaux comme les marchés publics.

Le transport fluvial présente de nombreux atouts valorisables auprès des collectivités, notamment des sites logistiques multimodaux à proximité des hyper centres saturés qui peuvent permettre de réduire la congestion et la pollution. En matière de distribution urbaine, de logistique des déchets, d'approvisionnement de chantiers en centre-ville, les ports peuvent se révéler des auxiliaires indispensables aux Villes pour mener des politiques conciliant mobilité et développement durable.

Mais ces atouts étant encore trop peu connus des collectivités, le transport fluvial est absent des priorités mises en avant dans les politiques locales.



2) Objectifs recherchés

Il convient donc de développer des outils de communication à destination des collectivités afin de leur faire connaître le transport fluvial et de les inciter à le prendre en compte dans l'élaboration de leurs politiques.

Les travaux de la conférence fret fluvial ont permis d'identifier deux grands domaines dans lesquels le rôle des collectivités est primordial pour le développement du transport fluvial :

a. La planification foncière et logistique urbaine

Le développement du trafic fluvial implique de disposer de sites sur lesquels les transbordements de la route et mode ferroviaire vers le fleuve peuvent être opérés. Les ports intérieurs disposent, pour ce faire, tout à la fois des emprises foncières bord à voie d'eau, des outillages de manutention et du savoir-faire.

D'autre part, des entreprises qui utilisent le transport fluvial pour la réception ou pour l'expédition de biens gagnent à être situées sinon en prise directe, du moins à proximité immédiate de la voie d'eau. En effet, les coûts de pré ou de post-acheminement peuvent rendre les combinaisons multimodales plus coûteuses que l'utilisation du transport routier seul.

Les ports intérieurs souffrent cependant d'une image négative (bruit, visuel) et de conflits d'usages. Dans ce cadre, les collectivités territoriales qui décident, via les documents d'urbanisme, la planification et l'utilisation du foncier situé en bord à voie d'eau (hors domaine confié à VNF), préfèrent valoriser les sites situés en bord à voie d'eau pour le logement ou les loisirs. L'usage industriel n'est donc pas toujours privilégié.

Le développement des ports intérieurs est pourtant indispensable au report modal vers le fleuve. La sauvegarde de terrains situés en bord à voie d'eau pour les activités industrielles et logistiques, et la préservation d'emprises en centre ville sont nécessaires au développement du transport fluvial et d'une logistique urbaine fluviale.

b. Les marchés publics

La question des transports est une question transversale à tous les segments d'achats publics. Le transport fluvial pourrait donc également se développer grâce à l'action de l'Etat et des collectivités via leurs marchés publics.

Pour l'heure, la réflexion relative à l'utilisation de transports « massifiés » ou plus performants d'un point de vue environnemental n'est pas très mature. Les clauses relatives aux transports dans les marchés publics se limitent à des dispositions relatives, par exemple, à l'optimisation des tournées ou à la formation à l'éco-conduite. En outre, les critères d'attribution d'un marché doivent toujours rester en lien avec l'objet du marché.

Cependant, la nouvelle réglementation sur les marchés publics⁶ permet désormais de prendre en compte des enjeux du cycle de vie et introduit la possibilité de définir des critères environnementaux dans les

6

Ordonnance de 2015 et décret mars 2016 pris en application de la directive marchés publics de 2014



conditions d'exécution du marché, et donc dans le transport. Ces nouvelles dispositions vont aider à la mise en place de critères supplémentaires portant sur le mode de transport.

La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a également introduit dans le code des marchés une disposition sur les marchés et l'utilisation des transports massifiés. Il faut en attendre les décrets d'application.

La maturité de l'organisation du secteur fluvial est également un élément qu'il conviendra de prendre en compte, notamment sa capacité à répondre à des marchés nationaux et des marchés régionaux subséquents.

Il est donc proposé d'introduire, dans les achats publics, des critères permettant :

- soit de faire de la performance environnementale du transport un critère d'attribution du marché ;
- soit de prévoir des clauses relatives à la performance environnementale du transport dans les conditions d'exécution des marchés.

3) Description des actions proposées

a. Concernant le foncier et la logistique urbaine

Il est proposé de concevoir un schéma national de développement des ports intérieurs afin de déterminer les lieux où les zones logistiques portuaires doivent être développées. Sur cette base, il conviendra ensuite de mener :

- un travail national pour que les documents d'urbanismes intègrent des problématiques de logistique multimodale, en particulier les futurs schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) ;
- un travail avec les collectivités afin que les documents d'urbanisme établis par les collectivités territoriales, notamment les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) et les SCOT (Schémas de Cohérence Territoriale), prennent en compte les enjeux d'une logistique multimodale, notamment la réhabilitation des emprises existantes (friches industrielles situées le long des cours d'eau pour y aménager des ports, des lucarnes fluviales, des aires de transbordement, en fonction des surfaces disponibles)

En matière d'insertion paysagère, les ports intérieurs ont également réalisé d'importants progrès. Conscients de l'impact négatifs qu'ils peuvent avoir de façon négative du point de vue visuel, olfactif ou sonore, en fonction des activités qu'ils accueillent, ils ont adopté des politiques responsables, visant à restreindre les nuisances qu'ils pourraient occasionner au voisinage et à l'image de la ville. Leur acceptabilité s'en trouve de ce fait notablement améliorée (exemple du port d'Evry)

b. Concernant les marchés publics

Il est proposé de concevoir un outil d'analyse à destination des acheteurs qui calcule le coût réel d'une solution logistique en prenant en compte le coût des externalités, à destination des acheteurs publics (sur le modèle de Tk blue par exemple) y compris sur l'ensemble de la chaîne logistique (avec vérification possible).

La mise en place de tels critères demandera cependant que soit mis en place, dans le cadre de chaque marché public, des critères environnementaux de classement des offres, pour ne pas susciter de recours.



4) Résultats attendus

a. La planification foncière

Proposer un **schéma national de développement des ports intérieurs**.

Proposer un guide à l'usage des acteurs du secteur établissant une cartographie des documents d'urbanisme existants et des acteurs à sensibiliser afin que les enjeux de la logistique fluviale soient pris en compte.

b. Les marchés publics

Proposer des clauses types directement utilisables dans la rédaction des cahiers des charges des marchés publics.

5) Acteurs impliqués

Ports (communication vers les collectivités / développement de bonnes pratiques).

Services de l'Etat (travail sur les documents d'urbanisme et la réglementation relative aux marchés publics).

Collectivités territoriales.

6) Financements nécessaires

Aucun.

7) Délais de mise en œuvre

A partir de 2016.

