



Rencontres Régionales Grands Cultures – 16 mars 2023

VNF, partenaire au quotidien des acteurs de la filière agro-alimentaire

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC – Directrice Territoriale par interim
Bassin de la Seine et Loire aval de VNF



Le transport fluvial de marchandises sur le bassin de la Seine



Missions VNF :

- Promouvoir la logistique fluviale
- Concourir à l'aménagement du territoire
- Assurer la gestion globale de l'eau



Bassin de la Seine :

>50% du fret fluvial national (en t-km)
20 millions de tonnes de marchandises (2022)

= équivalent de 1 million de camions évités sur les routes

Fret : +12 000 passages/an à l'écluse d'Andrésy (78)

➤ Contribue à délester l'A13, la N184 et les franchissements de la Seine



Les atouts du mode fluvial

- Des coûts de transport réduits grâce à la **massification du transport**
- **Fiabilité** des délais d'approvisionnement et **sécurité** du transport
- Un mode de transport **respectueux de l'environnement**
- **des réserves de capacité du réseau** avec l'infrastructure existante
- **Desserte au cœur des grandes agglomérations** (logistique urbaine)
- **Desserte de l'hinterland** des ports maritimes

1 convoi fluvial
de 5000 tonnes



= 125 wagons



= 250 camions



Filières 'historiques'

- Matériaux de construction
- **Céréales**
- Chimie
- Conteneur

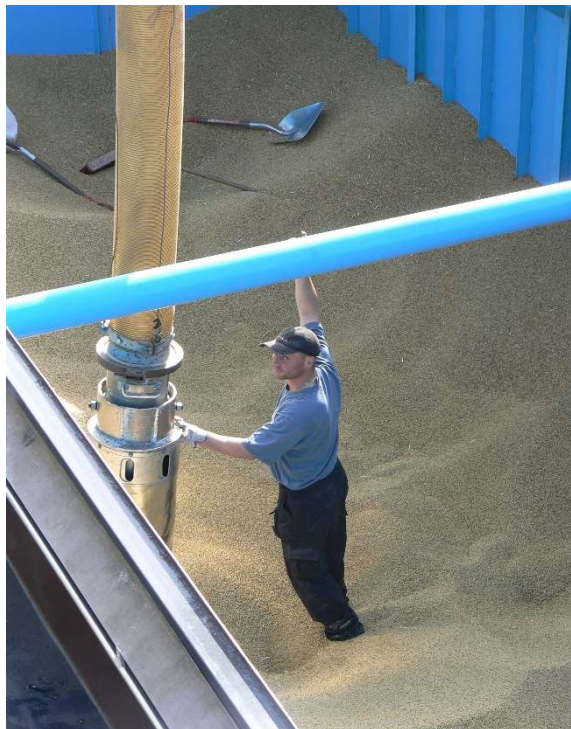
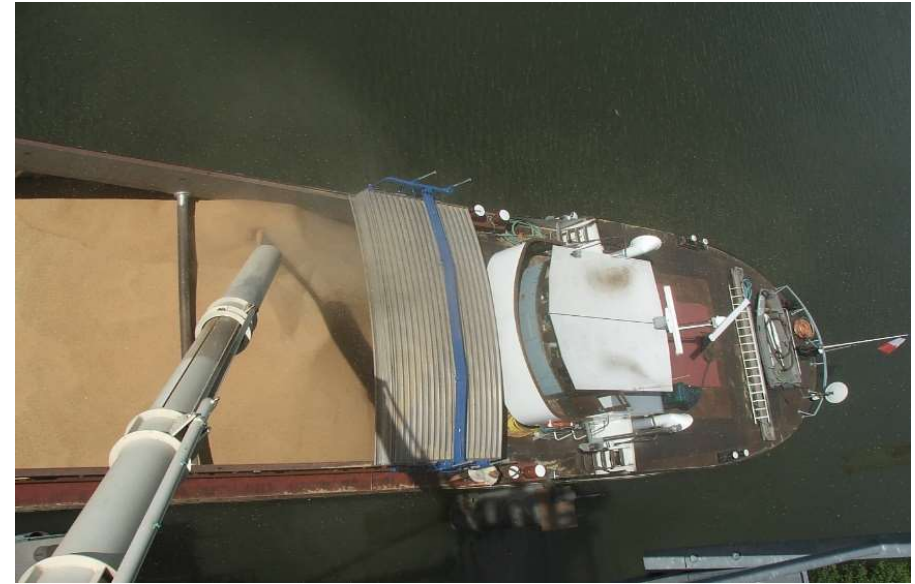
Filières 'en développement'

- Déchets
- Logistique urbaine
- Colis lourd

Le transport fluvial de produits agro-alimentaires : une filière historique

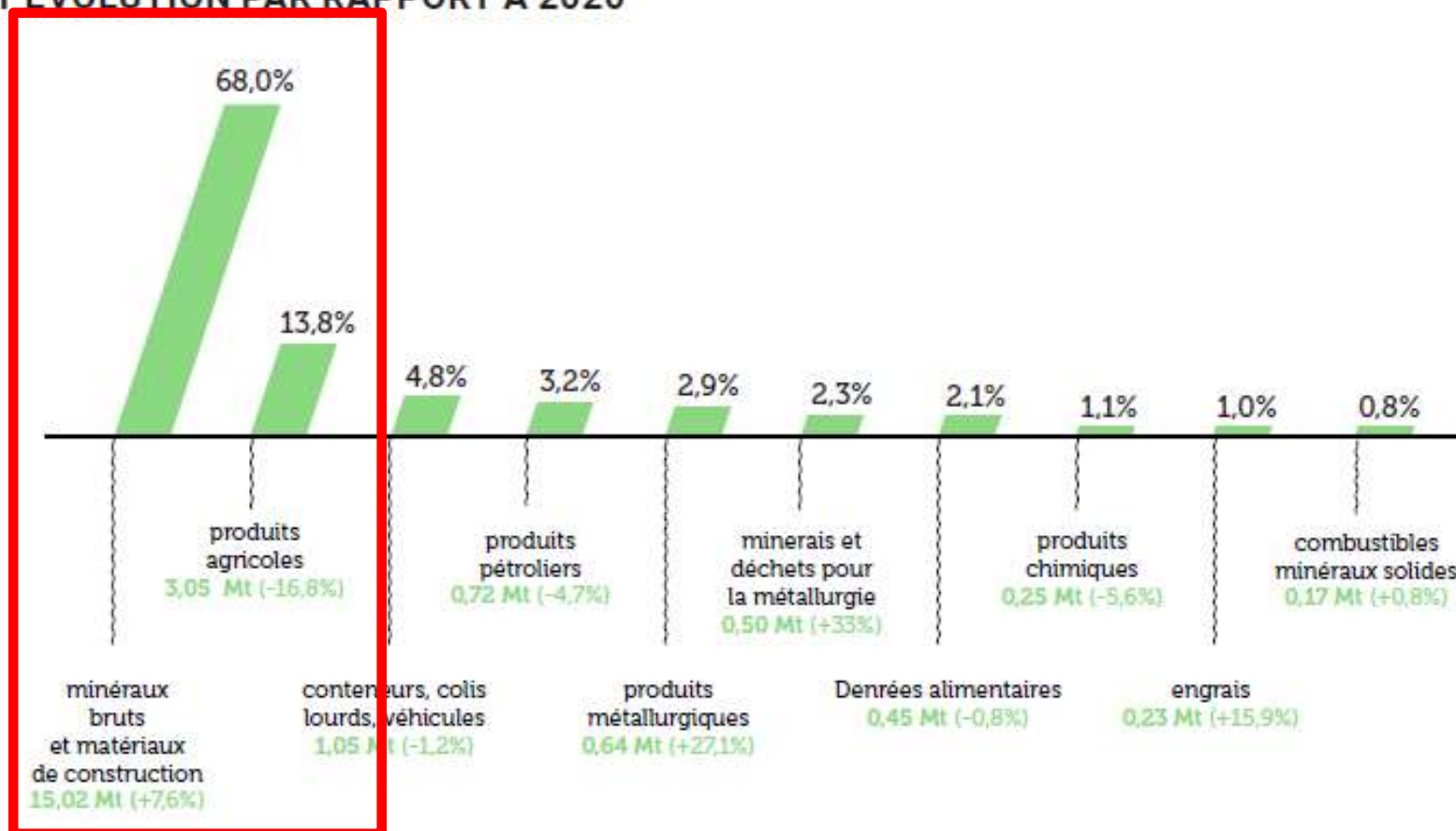
Les produits agro-alimentaires :

- Installation historique bord à voie d'eau
- Des liens étroits avec les ports maritimes → exportations (port de Rouen)
- Beaucoup de vracs mais aussi du conteneurs (Soufflet Nogent, UCAYC Limay, ...)



Typologie des trafics sur le bassin Seine

RÉPARTITION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN 2021 ET ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2020



- ✓ Forte prédominance de deux filières : matériaux et céréales représentent chaque année **80% des trafics du bassin.**
- ✓ **Céréales, en 2021 : 13,8% des trafics du Bassin – En 2022 : 19,6%**

Trafic Fluvial 2022 – Bassin de la Seine et Loire aval – par filière (NST)

	Tonnes (en millions)		T-Km (en millions)	
	12m2022	variation	12m2022	variation
Filière agricole	3,84	9,3%	1101,6	8,5%
0- Produits Agricoles	3,33	9,0%	965,3	9,0%
1- Denrées alimentaires, Fourrages	0,51	11,9%	136,3	5,2%
Filière énergétique	0,91	1,8%	133,5	-11,1%
2- Combustibles minéraux	0,12	-28,3%	29,9	-25,5%
3- Produits Pétroliers	0,79	8,9%	103,6	-5,8%
Filière métallurgique	1,04	-8,1%	268,0	-7,4%
4- Minerais, Déchets pour la métallurgie	0,45	-9,1%	73,6	-14,9%
5- Produits métallurgiques	0,59	-7,3%	194,4	-4,1%
Minéraux bruts et matériaux de construction	12,02	-20,0%	1540,9	-25,9%
Filière chimique	0,49	1,3%	71,2	8,0%
7- Engrais	0,25	10,0%	50,2	-0,3%
8- Produits Chimiques	0,24	-6,6%	21,0	34,7%
Conteneurs, Colis lourds et divers	1,27	20,7%	310,6	32,7%
Total	19,56	-11,5%	3 425,8	-10,7%

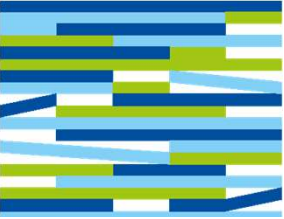
Trafic global 2022 Bassin de la Seine : 19,56 millions de tonnes, soit 3,4 milliards en t-km

Trafic France entière : 49,4 millions de tonnes transportées, soit 6,33 milliards en t-km

En 2022, le bassin de la Seine représente 40% du trafic fluvial total (en tonnes transportées) et 54% trafic fluvial total (en t-km)



La logistique fluviale au cœur du contrat d'objectifs et de performance VNF



Une feuille de route à 10 ans pour faire du fluvial un pilier de la transition écologique

Trois missions

1. Promouvoir la logistique fluviale

- Développer le réseau « grand gabarit », notamment dans le cadre de Seine-Escaut
- Favoriser la croissance de l'économie logistique
- Développer des chaînes logistiques bas carbone dans le fluvial

2. Concourir à l'aménagement du territoire

3. Assurer une gestion globale de l'eau

Trois orientations

- Fiabiliser le réseau, développer les partenariats avec les territoires
- Améliorer l'efficacité interne en matière notamment de maintenance, exploitation et gestion hydraulique
- Renforcer le travail collaboratif au service de l'établissement et des ses missions

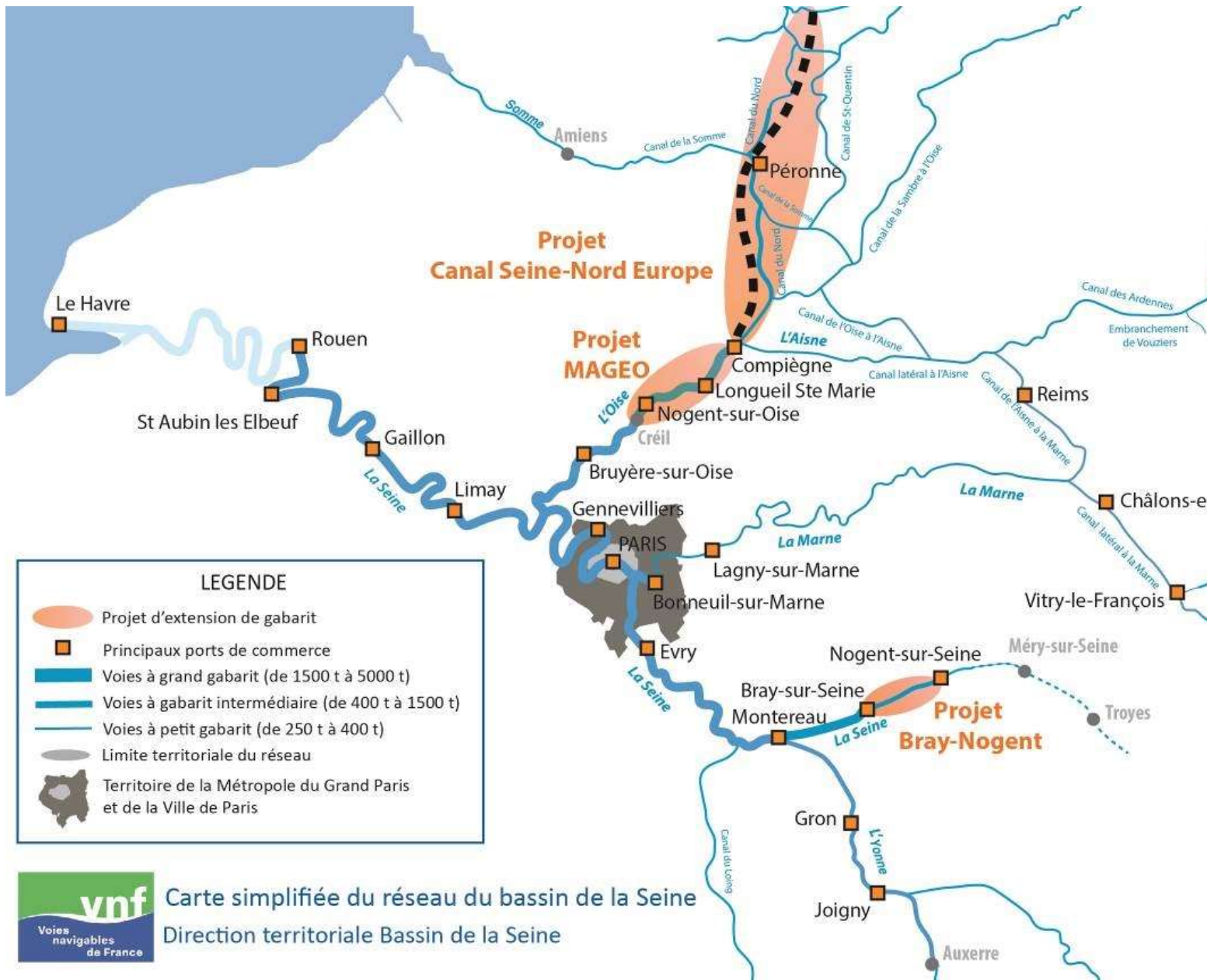
Des moyens financiers importants – 3 Milliards d'€ d'ici 2030



Un programme d'investissement très important sur le bassin de la Seine, avec un budget annuel qui a triplé depuis 2020

- Un enjeu de régénération, de fiabilisation et de modernisation des infrastructures fluviales (écluses, barrages, canaux, ouvrages annexes)
- **Le COP de VNF a permis de tripler le budget consacré aux infrastructures sur le périmètre de la direction territoriale bassin de la Seine et Loire aval de VNF : 30 M€ en 2018 et 2019, 80 M€ en 2020, 100 M€ à partir de 2021**
- Des opérations majeures telles que :
 - La rénovation et allongement des écluses de Méricourt (Seine aval) (90 M€)
 - La rénovation de la grande écluse de Bougival (Seine aval) (8 M€)
 - La rénovation et remise en service des 4 écluses secondaires de la Haute Seine (Seine amont) (7 M€ par écluse)
 - La reconstruction de barrage de Meaux (Marne) (40 M€)
 - La rénovation des barrages d'Andrésy, de Port-Mort et de Poses (Seine aval)
 - L'aménagement du bras secondaire de Gennevilliers pour maintenir la navigation fluviale pendant les Jeux de Paris 2024 (10 M€)
 - Les projets de mise au gabarit européen de l'Oise – MAGEO – et de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine – Bray Nogent
 - La téléconduite des écluses du grand gabarit qui permettra, à horizon 2030, d'augmenter l'offre de service avec une ouverture 7j/7 et 24h/24 de tout le réseau grand gabarit (actuellement seule la Seine aval est ouverte 24/24, l'Oise et la Seine amont sont ouvertes 14h/j)

Les grandes opérations de développement sur le réseau

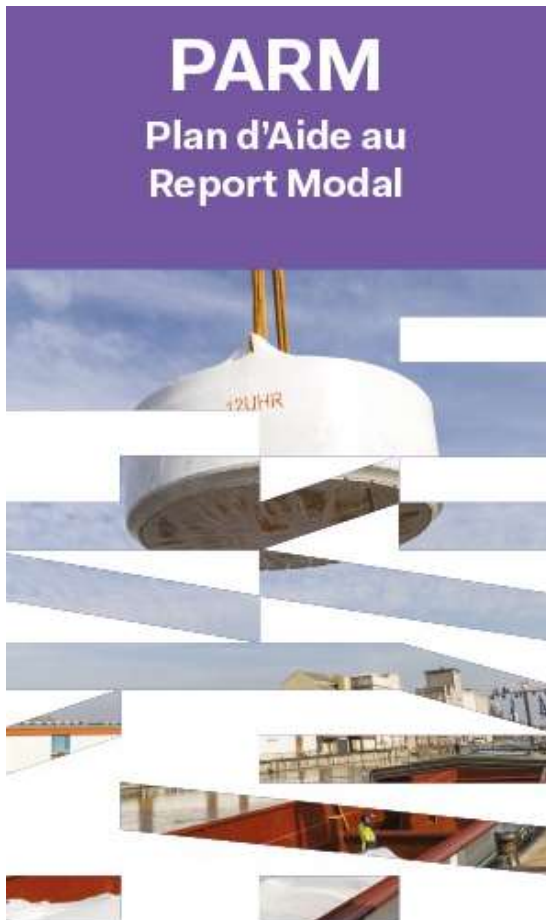


Actuellement, 1 400 km de voies navigables dont **450 km à grand gabarit / gabarit intermédiaire** (400 à 5000 t)

Un réseau connecté aux Grands Ports Maritimes :
Le Havre, Rouen, Dunkerque, Bénélux

Trois grands projets de mise à grand gabarit pour connecter le bassin de la Seine au nord de l'Europe :
CSNE, MAGEO, Bray-Nogent

Des outils d'aide mis en œuvre par VNF à destination des entreprises pour accompagner le report modal



Volet A (aides aux études de faisabilité)

- Subvention de 50% d'un budget d'étude de faisabilité,
- Aide plafonnée à 25 000 €

Volet B (aides aux expérimentations)

- Subvention de 100% du surcoût entre la logistique routière et fluviale,
- Aide plafonnée à 100 000 € (10 voyages sur 6 mois)

Volet C (aides aux investissements)

- Subvention aux investissements d'infrastructure ou superstructure de chargement/déchargement
- Aide proportionnelle aux tonnages réalisés, au type de conditionnement de la marchandise et à la nature géographique de l'origine et de la destination du flux
- Aide plafonnée à 50% de l'investissement éligible et 500 000 € pour chaque projet.



20 M€ d'investissements VNF sur 2018-2022
Des partenaires financiers : Région Ile-de-France +
Région Auvergne Rhône Alpes + Etat

Des partenariats en faveur du report modal : SNCF réseau et HAROPA Port



Constats :

- Les réseaux ferroviaires et fluviaux forment un réseau multimodal complémentaire.
- Intérêt chargeurs et transporteurs par une complémentarité opérationnelle des « modes alternatifs »,
- Desserte d'hinterland (pré ou post acheminement) nécessaire à la performance portuaire.

- Augmenter l'efficacité de nos actions en faveur du développement du fret massifié.
- Protocole VNF / SNCF réseau comme cadre partenarial de réflexion et d'action.



Convention VNF / HAROPA PORT : signée au Havre le 10 novembre 2021.

Il s'agit d'une convention cadre, à la fois volontariste et ambitieuse qui souligne la volonté d'avancer ensemble dans l'intérêt des territoires et des partenaires.

Merci pour votre attention



Contact :

stephanie.peigney-couderc@vnf.fr

sdve.dtbs@vnf.fr