

Dossier de presse

www.vnf.fr

Lancement d'EVE,
l'éco-calculateur de la voie d'eau



04 Septembre 2009, Sèvres

Sommaire

Sommaire	2
I- EVE, l'éco-calculateur équitable de VNF	3
II- VNF : fédérateur et développeur de la voie d'eau	4
III- RSC, partenaire privilégié de VNF	5
IV- Focus sur le canal Seine-Nord Europe	6
V- Le transport fluvial : naturellement compétitif	8
VI- Chiffres significatifs	10



I- EVE, l'éco-calculateur équitale de VNF

Le 4 Septembre 2009, alors que les 15 équipages du le Challenge de la voie d'Eau intitulé « A la découverte du canal Seine-Nord Europe » achèvent la reconnaissance du tracé du canal Voies Navigables de France lance EVE, l'éco-calculateur de la voie d'eau. Ce nouvel outil a pour objectif de démontrer concrètement les atouts environnementaux et socioéconomiques du transport fluvial sur des trajets dont la longueur et le type de marchandises transporté est déterminé par l'internaute lui-même.

EVE de VNF est un outil de travail et de choix du mode le plus pertinent à adopter, sur tel ou tel trajet. En effet, non seulement il évalue les impacts globaux des modes routier et fluvial en termes de CO₂, de consommation d'énergie, mais mieux, il intègre les coûts externes. C'est-à-dire ceux représentés par la pollution atmosphérique, le bruit, les congestions, les risques d'accidents... Des coûts portés par chaque citoyen et donc par la collectivité.

La comparaison permise par EVE permet de mettre en exergue tous les atouts, y compris sociétaux du fluvial sur des trajets de pertinence. EVE met également en exergue les vertus durables du transport fluvial.

D'un point de vue méthode : EVE adopte une approche simplifiée du transport étudié. Il se base sur des hypothèses* et propose des valeurs cadre. L'utilisateur peut ainsi réaliser un calcul personnalisé dans l'optique d'un report modal vers la voie d'eau, en choisissant les caractéristiques de son transport : type de conditionnement, volume de marchandises, bassin de navigation, distance parcourue et type d'unité de transport.

* Qui ne prétendent toutefois pas remplacer des mesures complètes et concrètes

UN ATOUT CONCURRENTIEL MAJEUR POUR LES TRANSPORTEURS :

Les acteurs de la voie d'eau - et notamment les transporteurs - t utiliseront l'éco-calculateur EVE comme un outil de développement commercial et de sensibilisation à l'intérêt sociétal et environnemental du report modal.

Outre le calcul des coûts externes, l'éco-calculateur EVE offre d'autres avantages majeurs :



- Il permet un **calcul personnalisé** ;
- C'est le **premier écocalculateur à prendre en compte les différents types de conditionnements** (conteneurs, vrac,...) ;
- Il s'adapte aux différents **types de bateaux** (Freycinet, convoi,...) ;
- Ses valeurs de référence sont d'une **grande fiabilité** puisque les bilans carbone et énergétique pour le mode de transport fluvial se basent sur des **ratios définis en accord avec l'ADEME** ;
- Il intègre un **lien vers le site Mappy**
- Il intègre également une **notice explicative détaillée**

fournissant une information complète et transparente sur la méthode et les sources de données.

L'éco-calculateur EVE peut être testé sur le site de VNF, vendredi 04 septembre, à compter de 13 heures :

<http://www.vnf.fr/eve>

II- VNF : fédérateur et développeur de la voie d'eau

VNF, fédérateur et développeur de la voie d'eau

Aménageur et promoteur de la voie d'eau, VNF a pour priorité la qualité de service aux usagers et le développement de ses activités dans le respect de l'environnement et de la ressource en eau.

Sous la tutelle du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable, et de la Mer, VNF agit donc en étroite collaboration avec les partenaires institutionnels et usagers de la voie d'eau pour assurer la navigabilité de celle-ci, développer le transport par voie d'eau et la logistique fluviale et sécuriser la gestion hydraulique du territoire.

Organisé en 7 directions territoriales, VNF est un établissement public industriel et commercial (EPIC) fortement décentralisé. Son conseil d'administration réunit notamment des représentants de l'État, des partenaires institutionnels, des usagers de la voie d'eau et des associations de protection de la nature et de l'environnement.

Établissement public créé en 1991, Voies navigables de France gère, exploite, modernise et développe le plus grand réseau européen de voies navigables.

Il est constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 2 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau.

Les actions prioritaires de VNF :

- **Fiabiliser et rénover** le réseau
- **Réaliser** le futur canal Seine-Nord Europe
- Promouvoir le fret fluvial
- Aider aux **embranchements fluviaux** et aux **équipements de transbordement**
- Soutenir les grands projets de **desserte fluviale** à Port 2000 au Havre et à Fos 2XL à Marseille
- Aider à la **création d'entreprises** de transport fluvial
- **Valoriser et développer les métiers** de la navigation fluviale

III- RSC, partenaire privilégié de VNF



River Shuttle Containers

CMA CGM group

RIVER SHUTTLE CONTAINERS (RSC), filiale du Groupe CMA-CGM, créée en octobre 2001 exploite deux lignes régulières de transport conteneurisé sur le Rhône et sur la Seine.

Avec 65 000 evp environ transportés en 2008, RSC est le leader du transport fluvial conteneurisé en pré et post-acheminement des terminaux portuaires de Fos, et du Havre, depuis ou sur les régions Rhône-Alpes et Parisienne. La société propose un service porte à porte combinant les transports fluviaux et routiers par conteneurs avec une prise en charge et une livraison des marchandises directement dans les entrepôts clients.

Depuis de nombreuses années le mode transport environnemental proposé par RSC suscite l'engouement de nombreux industriels. La voie d'eau constitue une alternative économique, fiable et efficace face à l'engorgement des axes routiers. Elle est de plus le seul mode de transport non saturé capable d'arriver au cœur de la ville avec une ponctualité quasi sans faille.

Aujourd'hui RSC est heureux d'annoncer en partenariat avec Voies Navigables de France, la mise en place sur son site Internet de « EVE », le 1^{er} éco calculateur à intégrer les coûts externes, c'est-à-dire les nuisances portées par chaque citoyen (pollution, bruit, etc.). Cet outil éco citoyen permettra de démontrer concrètement les atouts environnementaux et socio-économiques du transport fluvial et de conforter les clients dans leur choix d'une solution alliant rentabilité, efficacité et responsabilité environnementale.

IV- Focus sur le canal Seine-Nord Europe



VNF, maître d'ouvrage du canal Seine-Nord Europe

Le canal Seine-Nord Europe, pour la croissance et le développement durables des territoires

Le 11 septembre 2008, le Premier ministre François Fillon, le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire Jean-Louis Borloo, et le secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Bussereau, ont signé le décret portant d'utilité publique le projet de canal Seine-Nord Europe.

Seine-Nord Europe reliera en 2015, à grand gabarit, l'Oise, à la hauteur de Compiègne, au canal Dunkerque Escaut, à la hauteur d'Aubencheul-au-Bac (près de Cambrai).

L'objectif de sa réalisation est de lever l'un des principaux goulets d'étranglement du réseau fluvial européen : le canal SNE permettra de désenclaver les bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais, qui seront ainsi reliés aux

20 000 km du réseau fluvial européen à grand gabarit. Ce projet renforcera par ailleurs la position des ports français du Havre, de Rouen et de Dunkerque et structurera leur hinterland et le réseau de ports intérieurs.

En termes de trafic, le canal devrait permettre une multiplication par trois du trafic fluvial sur ce corridor d'ici 2020, soit entre 13,3 et 15 millions de tonnes de marchandises transportées..

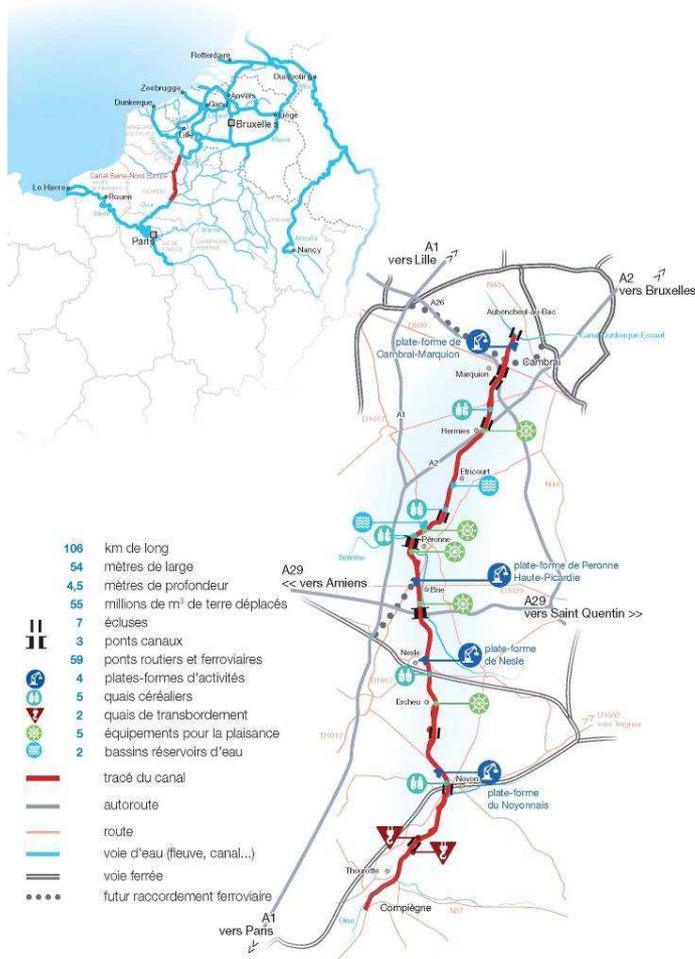
En 2050, ce trafic devrait atteindre entre 20 millions et 27,7 millions de tonnes.

Face aux saturations routières du Nord de l'Europe, ce projet permettra un report modal du routier vers le fluvial de 4,5 milliards de tonnes-k, à l'horizon 2020. Sur l'axe nord-sud, la part de marché de la voie d'eau passera, grâce à la mise en service du canal, de 3% aujourd'hui à 8% en 2020, et à 12 % en 2050.

Principales caractéristiques du projet :

- 106 km de long, 54 m de large,
- 4,5 m de profondeur
- 7 écluses
- 4 plates formes multimodales : Cambrai, Marquion, Péronne, Nesle.
- 2 quais de transbordement
- 2 bassins réservoir d'eau

Le 3 avril dernier, VNF a lancé l'avis d'appel public à la



concurrence (AAPC) concernant la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien, la régénération et le financement du canal, dans le cadre d'un partenariat.

Deux groupements ont remis leur candidature: le premier a pour mandataire la société Bouygues Travaux Publics, le second a pour mandataire l'entreprise Vinci concessions.

VNF procède à l'examen détaillé de ces deux dossiers, pour se prononcer sur la recevabilité des candidats. Après cette étape formelle, le dialogue compétitif pourra commencer.

La première étape de ce dialogue sera la réception du dossier de consultation par les candidats, probablement à l'automne 2009.

V- Le transport fluvial : naturellement compétitif

Le transport par voie d'eau est le mode le plus compétitif et le plus écologique. Face à l'augmentation du prix de l'énergie, à la tendance à prendre en compte l'ensemble des coûts, y compris externes, et à la croissance des échanges internationaux, le fluvial constitue une alternative au « tout-routier. » En effet, le mode routier génère des nuisances qui coûtent cher à la collectivité, comme le précise, le schéma à côté. La voie d'eau dispose de fortes réserves de capacité et peut, contrairement à d'autres modes, absorber de nouveaux trafics.

Faire progresser le trafic fluvial, comme décidé par la Commission européenne à travers le programme «Naiades», sert le développement durable et le rééquilibrage des transports sur les modes alternatifs.



Cop Phileas Fotos
Transport fluvial sur la seine

Route, rail, navigation : les coûts de transport

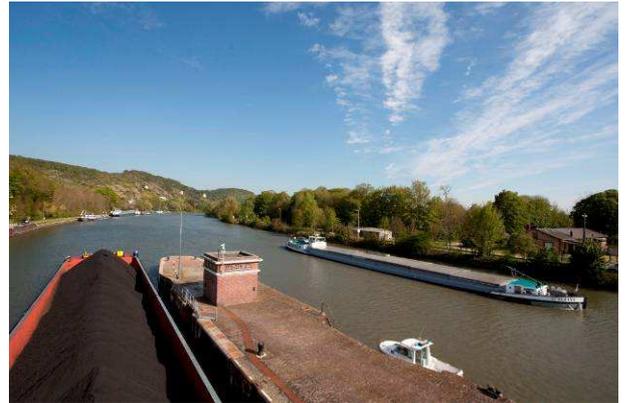
12€/t	Grand gabarit	3€/t
17€/t	Petit gabarit	4€/t
21€/t	Camion	12€/t
22€/t	Train	5€/t

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km
y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation

Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km
(coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

Aujourd'hui plébiscitée par les professionnels pour ses performances économiques et environnementales, la voie d'eau permet aux marchandises de pénétrer sans nuisance au cœur des agglomérations et convainc de plus en plus de chargeurs et de donneurs d'ordre, grâce aux avantages suivants :

- **TRANSPORT MASSIFIE** : un convoi fluvial de 5000 tonnes transporte autant de marchandises que 5 trains complets ou 250 camions.
- **ÉCONOMIE D'ÉNERGIE** : 3,7 fois moins consommateur que la route en termes d'équivalent pétrole à la tonne transportée.
- **FAIBLE POLLUTION ATMOSPHERIQUE** : chaque tonne transférée de la route à la voie d'eau permet de diviser par 4 les émissions de CO₂.
- **SECURITE** : les accidents sont rares, le transport fluvial est donc bien adapté et aux convois exceptionnels et aux matières dangereuses
- **FIABILITE ET PONCTUALITE** : les convois ne subissent pas les embouteillages et permettent de garantir les délais de livraison.
- **FAIBLES NUISANCES SONORES** : le transport fluvial est un mode doux et beaucoup moins bruyant que les autres modes.



Fileas photo : le transport fluvial est plus sûr et moins bruyant que les autres modes de transports...

VI- Chiffres significatifs

Reposant sur un réseau européen de voies navigables de **38 000 km** et **528 millions** de tonnes de marchandises par an, le trafic fluvial en Europe représente en moyenne **7%** des échanges.

Le transport fluvial français a enregistré une hausse de son trafic de 34% depuis 15 ans. L'activité atteint en 2007 (avec le fluvio-maritime) **7,9 milliards** de t-km* et **63,7 millions** de tonnes de marchandises.

* t-km ou tonne kilomètre : unité exprimant la distance à parcourir et le poids à transporter.

VNF gère **2 300** ouvrages de navigation, parmi lesquels **1 767** écluses, **396** barrages, **65** barrages-réservoirs, **125** ponts-canaux, **28** tunnels-canaux et **3 756 km** de digues - ce qui fait de cet établissement l'un des plus importants maîtres d'ouvrages français.

En 2009, VNF dispose d'un budget de **329 M€** pour gérer et moderniser les voies navigables qui lui sont confiées, dont **256 M€** consacrés aux infrastructures. Depuis sa création, VNF a en effet engagé un vaste programme de modernisation des infrastructures pour fiabiliser et adapter son réseau au développement du transport et de la flotte (convois, porte-conteneurs...). Les travaux entrepris sont très variés :

- reconstruction des barrages « à aiguilles » encore aujourd'hui manipulés entièrement à la main
- modernisation des méthodes d'exploitation par l'automatisation ou la téléconduite de certains ouvrages
- dragage des lits des cours d'eau et des canaux
- restauration et aménagement des digues et berges, ou encore accroissement du gabarit de certaines voies et ouvrages.

VNF finance l'intégralité de son budget de fonctionnement et **26%** de ses investissements par des ressources propres, issues principalement de la taxe hydraulique perçue pour les prélèvements et les rejets d'eau (**126 M€**), les péages transport et plaisance (**13 M€**) et les redevances domaniales pour les occupations du domaine et les concessions portuaires (**24,5 M€**). L'Etat, l'Union européenne et les collectivités locales contribuent également à co-financer des projets liés à la voie d'eau.

VNF rassemble près de 80 métiers autour de la voie d'eau. Eclusiers, barragistes, ingénieurs, plongeurs, grutiers, soudeurs, dessinateurs, agents de travaux, chefs d'équipe, ouvriers, conducteurs de travaux, chefs de chantier, personnels administratifs, contrôleurs, ... Ces équipes s'investissent quotidiennement pour assurer l'ouverture des écluses 24 h/24 sur les axes à grand gabarit, accueillir les plaisanciers, fiabiliser et moderniser barrages et écluses, réaliser les travaux d'entretien et promouvoir le transport fluvial.



Cop. Phileas Fotos
Reconstruction d'un barrage de la Seine

Contacts Presse

AGENCE OPEN2EUROPE

Francoise LOPES - Tél. : 01.55.02.15.10 - f.lopes@open2europe.com

Justine VALIN - Tél. : 01.55.02.27.83 - j.valin@open2europe.com

VNF – Direction de la communication

Emmanuelle DORMOND - Tél. : 06.37.08.04.16 - emmanuelle.dormond@vnf.fr

Alexandra AUTRICQUE - Tél. : 06.07.61.41.81 - alexandra.autricque@vnf.fr

Claire DUPONT - Tél : 01 71 93 61 36 / 06 82 68 36 58 - claire.dupont@vnf.fr

RSC- Direction de la communication

Direction de la Communication Groupe CMA CGM

media@cma-cgm.com

+33 4 88 91 66 14