

# ACTEUR

## d'une logistique durable

Le mode fluvial se retrouve à la croisée des grands enjeux sociétaux du XXI<sup>e</sup> siècle : le développement durable, dont en particulier la gestion raisonnée de la ressource en eau et la transition énergétique, le développement territorial, les grands projets d'infrastructures...

***Le point avec Thierry Guimbaud, Directeur Général de Voies Navigables de France.***



© Pierre Dewimille

### **Thierry Guimbaud**

**Quelles sont les différentes évolutions que vous avez connues au cours des dernières années ?**

Créé initialement en 1991, Voies navigables de France est devenu établissement public administratif en 2013.

Dans dix régions métropolitaines, nous intervenons essentiellement sur 6 700 km de voies d'eau (fleuves, rivières canalisées et canaux) et sur les infrastructures attenantes (écluses, barrages...) qui régulent le niveau d'eau pour permettre la navigation.

**Nous nous appuyons sur plus de 4 300 agents qui assurent au quotidien l'exploitation, la maintenance, le développement, l'entretien et la régénération du réseau.**

L'établissement répond à trois missions principales d'intérêt général :

- La promotion de la logistique fluviale durable : le fluvial est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement ;
- L'aménagement du territoire pour les collectivités traversées par les voies d'eau, en particulier par le biais du tourisme fluvial (activités sur et autour de la voie d'eau) ;
- La gestion hydraulique ainsi que celle des risques, notamment en période de crues et de basses eaux.

**Comment définissez-vous la plus-value du mode de transport fluvial ? Quels sont les atouts de ce mode en termes d'environnement ?**

**Le transport fluvial est un mode 4 fois moins énergivore que le routier ou le ferroviaire.**

À cela s'ajoute une grande capacité de massification du transport de marchandises : un convoi poussé composé de 2 barges, plus grand convoi fluvial, peut transporter jusqu'à 5 000 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 250 camions. Par ailleurs, le mode fluvial présente une véritable plus-value car son coût « externe » (pollution, nuisances sonores, congestion...) pour la collectivité est bien moins important que les autres modes.

Le réseau fluvial se distingue également par son haut niveau de fiabilité : respect des délais de livraison et son taux infime d'accidents.

Enfin, le fluvial est le seul mode de transport non saturé. Il représente ainsi une excellente alternative à la congestion routière ou ferroviaire.

Pour toutes ces raisons, le mode fluvial est particulièrement bien adapté à la logistique

urbaine : il permet de pénétrer la conurbation avec un minimum de nuisances pour les riverains et l'environnement.

**Quels sont vos périmètres d'actions ?**

En termes de logistique, nous collaborons avec les grands ports maritimes et fluviaux pour optimiser leur chaîne logistique.

Outre la modernisation de nos infrastructures pour permettre une gestion plus fine de la ligne d'eau, nous développons des outils de digitalisation pour les usagers (transporteurs et entreprises utilisant la voie d'eau) et les gestionnaires (dont ports) équipés de GPS, sur la diffusion d'informations sur le réseau et les ouvrages, l'arrivée des bateaux...

Nous apportons notre soutien également à la création d'une interprofession fluviale, afin de faire agir collectivement les acteurs. Nous avons également des dispositifs d'aides financières pour soutenir les entreprises dans leur accession à la logistique fluviale ou les bateliers dans le renouvellement et la modernisation de leur flotte.

**Fédérateur du secteur**, Voies Navigables de France se positionne aussi comme animateur permanent entre les différents acteurs. Par exemple, nous organisons chaque année le « RiverDating », rencontres d'affaires entre transporteurs et utilisateurs du mode fluvial.

Au-delà du transport, notre établissement gère la ressource en eau pour satisfaire l'ensemble des usages de l'eau : la navigation bien sûr mais également l'eau potable pour les collectivités, les besoins pour la sécurité civile (pompiers) l'utilisation par des industriels...

Nous contribuons par nos pratiques quotidiennes à lutter contre les épisodes

récurrents de sécheresse et d'inondations, conséquences pressenties du changement climatique. Enfin, nous agissons en faveur de la préservation de la biodiversité fluviale, notamment piscicole.

VNF participe à la diversification de la production énergétique bas-carbone avec plus de 80 microcentrales hydroélectriques qui produisent une énergie propre.

**Plus particulièrement, dans le cadre du projet du Grand Paris Express, vous utilisez le mode fluvial pour le transport des déblais et matériaux de construction. Dites-nous-en plus.**

En collaboration avec d'autres acteurs franciliens, nous avons signé un protocole de partenariat avec le maître d'ouvrage du projet du Grand Paris Express, pour « fluvialiser » le chantier de cette infrastructure. L'idée est d'utiliser la voie d'eau pour l'évacuation des déchets et l'apport des matériaux de construction du chantier.

**Sur les 45 millions de tonnes de déblais que devrait générer le chantier, on estime qu'au moins 8 millions de tonnes pourraient être transportées par voie d'eau.** Nous souhaitons que les entreprises du BTP acquièrent le « réflexe fluvial », mode de transport qu'elles utilisent encore trop peu. Pour ce faire, nous essayons de leur offrir des services adaptés à leurs besoins particuliers : mise à disposition de notre expertise lors de la création d'équipements portuaires, de certaines parcelles de notre domaine, adaptation de nos horaires d'ouverture aux



©Didier Gauducheau

Une partie des déblais du chantier du Grand Paris Express seront acheminés par voie d'eau



©Didier Gauducheau

Le barrage de Vives-Eaux, entièrement automatisé, a été mis en service fin avril 2018.

besoins du trafic fluvial généré par le chantier... Plusieurs autres chantiers de grands projets utiliseront la voie d'eau, notamment celui du prolongement de la ligne 12 au Nord vers la Seine aval et celui du RER E à l'ouest sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

**Pour conclure, quels sont les principaux sujets qui vous mobilisent actuellement ?**

Le maintien de l'exploitation de nos deux réseaux - à grand gabarit à destination des transports de marchandises et à petit gabarit, à destination du tourisme - est notre priorité.

Ainsi, dynamiser l'investissement dans le réseau fluvial est au cœur de nos préoccupations.

L'audit du réseau réalisé en 2017 a mis en exergue un besoin d'investissement sur 10 ans de 250 millions euros par an pour la remise en état, la régénération et la modernisation des méthodes d'exploitation et de 100 millions euros par an sur les opérations de développement sur les axes logistiques majeurs (dont Seine-Escaut). Le Comité d'Orientation des Investissements (COI) mis en place par la Ministre du Transport a confirmé ce diagnostic. Le volet programmation du projet de loi d'orientation des mobilités est une avancée dans ce sens : les crédits de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) seront augmentés entre 2019

et 2027 par rapport aux années précédentes. Cela implique de vrais challenges pour VNF puisque nous devons mener plus d'opérations de régénération et de modernisation de nos méthodes d'exploitation, en particulier la télé-conduite. D'un point de vue stratégique, nous avons plusieurs sujets en cours : participation aux Assises de l'eau, à l'élaboration de la loi d'orientation des mobilités, contrat d'objectifs et de performance, feuille de route donnée par notre tutelle le Ministère de la Transition écologique et solidaire....

Sur le terrain, le travail se poursuit par nos agents pour l'entretien des voies d'eau et par la rencontre de nos partenaires : collectivités et entreprises. ×