



TEMPS FORTS

Inauguration de quatre bornes eau & électricité à Conflans-Sainte-Honorine

10

DOSSIER

Le transport fluvial engage sa transition énergétique

12

INNOVATION

VNF et HAROPA lancent le « SIF Seine » : le portail d'information fluvial

18

EN DIRECT DU RÉSEAU

3 ouvrages de la Marne passent en mode téléconduite

19



VNF Bassin de la Seine

L'ACTUALITÉ DU RÉSEAU BASSIN DE LA SEINE - N°62 - JUILLET 2019

Temps forts

Colloque national sur la transition énergétique du transport fluvial

09



Actualités

VNF soutient l'expérimentation d'une déchèterie fluviale à Paris

06



Horizons clients

L'Île-de-France renforce son soutien au transport fluvial

14





Incontestablement, le monde du fluvial est en mouvement et va de l'avant. Il innove et s'adapte aux nouveaux besoins de la société et aux contraintes liées au changement climatique. De nouveaux chargeurs s'intéressent (enfin) à la voie d'eau comme une solution logistique pertinente et écologique, les innovations techniques fleurissent pour verdir les motorisations des bateaux, le slow tourisme a le vent en poupe, les collectivités reconquièrent leurs berges pour développer les loisirs et font pression pour limiter les nuisances liées au transport routier, l'eau (en ces temps de sécheresse et de restriction) devient une ressource précieuse à préserver pour tous... On le voit, le fluvial et VNF, qui gère ce réseau, ont plusieurs cartes à jouer pour occuper davantage de place au sein de l'économie et de la société.

En tant que fédérateur du secteur, VNF a ainsi pris l'initiative de rassembler lors d'un colloque national en mai dernier, avec son partenaire HAROPA, tous les acteurs publics et privés désireux de s'engager dans la transition énergétique du transport fluvial. Environ 260 participants ont répondu à l'appel et les débats ont permis d'échanger sur les freins à lever et les solutions à mettre en œuvre au plus vite. Car si le fluvial souhaite conserver son avantage et son image de transport massifié propre, et par là même gagner des parts de marché (sa part modale restant trop faible par rapport aux autres modes), il doit accélérer sa mutation pour s'adapter aux nouvelles contraintes réglementaires de réduction de ses émissions. VNF y prend sa part active en soutenant financièrement des projets de nouvelles motorisations plus propres et en mettant en place des bornes électriques sur les quais de stationnement sur la Seine.

Le monde du fluvial change, et VNF se transforme aussi pour accompagner ce changement. Au sein de notre direction territoriale, de nombreux projets se mettent en place pour moderniser nos modes d'exploitation, de maintenance et d'ingénierie, pour valoriser le domaine public ou accompagner les territoires dans leurs projets autour de la voie d'eau. Nous accentuons également nos actions de promotion auprès des chargeurs et des collectivités afin d'insérer davantage le fluvial dans les chaînes logistiques et « créer le réflexe voie d'eau ». Vous retrouverez dans ce numéro une illustration concrète de tous ces projets porteurs qui nous font espérer dans l'avenir du fluvial, notre avenir.

Dominique RITZ
Directeur territorial

Sommaire

ACTUALITÉS P3-8

Avenant au grant agreement : +30 m€ pour le bassin de la Seine.....	p3
Métropole du Grand Paris, 8 mois après la signature du pacte.....	p3
Le fluvial au cœur du dispositif des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024.....	p4
trafic de marchandises sur le bassin de la Seine : +26 % au 1er semestre.....	p5
4e atelier Seine de la Ville de Paris dans les locaux de VNF.....	p5
Travaux en vue sur les barrages de Meaux et Poses.....	p5
Visite CA Suresnes.....	p6
VNF soutient l'expérimentation d'une déchèterie fluviale à Paris.....	p6
Une première en France : un téléphérique pour évacuer les déblais de chantier par la Seine.....	p7
Notre-Dam de Paris : la voie d'eau mobilisée.....	p7
VNF partenaire de Débord de Loire.....	p8
France 2 consacre une émission à la Marne.....	p8

TEMPS FORTS P9-10

Colloque nationale sur la transition énergétique du transport fluvial.....	p9
Inauguration de quatre bornes eau & électricité à Conflans-Sainte-Honorine.....	p10
Inauguration de la passerelle publique de Vives-Eaux.....	p10

ZOOM SUR P11

DOSSIER P12-13

HORIZONS

(CLIENTS ET PARTENAIRES) P14-17

L'Île-de-France renforce son soutien au transport fluvial et au verdissement de la flotte.....	p14
VNF et l'ADEME s'engagent en faveur des nouvelles motorisations.....	p14
Multimodalité : rencontre entre VNF et SNCF Réseau.....	p15
VNF partenaire du projet européen Smart track 4 waterway.....	p15
Transfert des canaux intérieurs à la Ville de Châlons-en-Champagne.....	p16
Tourisme sur le canal de Saint-Quentin, premiers résultats de l'étude.....	p16
Développement touristique de l'Aisne : VNF accueille le sous-préfet de Soissons.....	p17

VNF accompagne les territoires dans leur stratégie touristique fluvestre..... p17

INNOVATION P18

EN DIRECT DU RÉSEAU P19-23

À BORD P24-26

CARNET P27

Actualités →

AVENANT AU GRANT AGREEMENT +30 M€ POUR LE BASSIN DE LA SEINE

En 2013, la liaison Seine-Escaut a été identifiée par l'Union Européenne comme projet prioritaire du corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée. Elle a donc pu bénéficier d'une subvention européenne de 980 millions d'euros sur 2014-2020 dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE). La convention MIE 2014-2020, usuellement nommée *Grant Agreement*, a été signée en décembre 2015 et amendée en janvier 2017. Un avenant a été signé début juin 2019 permettant d'augmenter la subvention sur les opérations du bassin de la Seine.

Cette convention augmente la subvention apportée par l'Union Européenne de presque 30 millions d'euros pour le bassin de la Seine.

Les opérations inscrites dans ce *Grant Agreement* concernant le bassin de la Seine sont réparties sur la Seine aval et sur l'Oise. Sa préparation a été l'occasion de proposer l'intégration des opérations de la Seine amont en études (dont l'opération de mise au grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine) et en travaux (dont

l'opération de reconstruction du barrage de Vives-Eaux).

Cet avenant permet par ailleurs d'étendre la période d'éligibilité des opérations inscrites au *Grant Agreement* au 31 décembre 2022 et de redistribuer une partie des subventions attribuées notamment à la réalisation des études et des travaux concernant le canal Seine-Nord Europe (la Société de projet n'étant pas en capacité de consommer la totalité des aides financières octroyées d'ici au 31 décembre 2022).

La Commission européenne a adopté le 2 juillet une décision d'exécution afin de conforter son engagement mais aussi d'augmenter son financement.

L'Europe est engagée en faveur de la réalisation de la liaison Seine-Escaut, qu'elle finance dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe 2014-2020 à hauteur de 50% du montant des études et de 40% du montant hors taxe des travaux. Sur la période 2021-2027, la liaison Seine-Escaut pourrait être éligible à un taux maximal de 50% du montant hors taxe des travaux.

Élisabeth Borne n'a pas manqué de salué cette reconnaissance par l'Europe du réseau fluvial Seine-Escaut, qui ouvre la voie à un financement plus important pour le futur Canal Seine-Nord Europe.

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS 8 MOIS APRÈS LA SIGNATURE DU PACTE

A Paris et en Petite Couronne, près de 3 millions de marchandises sont déplacées chaque semaine. Comment améliorer l'efficacité économique de ces flux tout en préservant la qualité de vie des habitants ? Le Pacte pour une logistique métropolitaine, signé le 10 septembre 2018 par la Métropole du Grand Paris (MGP) et ses 74 partenaires dont VNF, tente d'y répondre. Huit mois après son lancement, les partenaires du Pacte se sont réunis le 23 mai pour faire un point d'étape sur les projets engagés.

Sur les 12 mesures prioritaires, VNF et HAROPA co-pilotent la mesure n°4 : « Contribuer au développement du transport fluvial et à l'amélioration des conditions d'accès à celui-ci ». Dominique Ritz, Directeur territorial du bassin de la Seine à VNF, et Sophie Barichard, Directrice du développement Domanial à HAROPA, ont présenté les trois projets engagés par ce groupe de travail :

- ▲ Un simulateur d'itinéraires logistiques par voie d'eau sera testé courant 2020, permettant d'évaluer la pertinence du report modal en termes de nuisances, de temps de transports et de coût ;
- ▲ un démonstrateur de solutions fluviales en cours d'étude permettra aux chargeurs de tester en grandeur nature l'option voie d'eau grâce toujours en cours d'étude ;
- ▲ Enfin, un guide pédagogique sera produit à l'intention des élus et techniciens.



Comité des partenaires du Pacte pour une logistique métropolitaine

Pour plus d'informations : www.metropolegrandparis.fr

VNF Bassin de la Seine | une publication de la Voies navigables de France Bassin de la Seine

Directeur de la publication : Dominique RITZ
 Rédactrice en chef : Corinne SPINER
 Secrétaire de rédaction : David POCHON
 Ont contribué à la rédaction : Romain ALLAIN, Jean-Michel BAMBUCK-PISTOL, David BERTHET, Philippe BOREL, Romain BRIAND, Julie COHEN-SOLAL, Laurent DAOUDAL, Didier DEBRABANT, Julien DESILLE, Juliette DUSZYNSKI, Virginie FLAQUET, Matthieu GATEL, François HOUIX, Yoann LAIDET, Nacer LOGOZO, Lucie MASSELO, Vincent MOREL, Bertrand NEVEUX, David POCHON, Clarisse PIANTONI, Marie-Noëlle RIFFAUT, Raphaëla RODRIGUES, Jean-Christophe SCHLEGEL, Corinne SPINER, Jérémie VALEY, Hervé WILMORT
 Conception et réalisation : VNF Bureau Communication
 Crédits photos : © VNF / Luc JEAN-MARIE
 Impression : Imprimerie Centrale de Lens - tirage 1 000 exemplaires - certifié 100% PEFC



LE FLUVIAL AU CŒUR DU DISPOSITIF DES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024



Le village olympique et paralympique est situé de part et d'autre de la Seine à Saint-Denis et L'Île-Saint-Denis

Comme annoncé dans notre précédent numéro de mars, le dossier des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 (JOP) a fait la part belle aux fleuves et aux canaux. VNF est partenaire des Jeux notamment en tant que maître d'ouvrage pour le compte de la Société de livraison des ouvrages olympiques (SOLIDEO) dans le cadre d'une convention d'objectifs. A ce titre, VNF va notamment faciliter l'implantation du Village olympique et paralympique de part et d'autre du bras principal de Saint-Denis (93) sur lesquels seront positionnés des établissements flottants pour accueillir les athlètes, ce qui implique un report de la navigation vers le bras secondaire de Gennevilliers (92). Mais VNF n'est pas seulement maître d'ouvrage, nous concourons aussi à la promotion de la logistique fluviale pour la construction du village.

UNE CONVENTION D'OBJECTIFS POUR L'AMÉNAGEMENT DU BRAS DE GENNEVILLIERS

VNF aménage pour le compte de la SOLIDEO le bras de Gennevilliers pour maintenir la navigation à grand gabarit durant les JOP 2024 puisque le bras principal sera fermé et mis à disposition du village.

Une convention d'objectifs fixe le cadre d'intervention de VNF pour cet aménagement. Elle vient d'être signée par Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF, Nicolas Ferrand, Directeur général de la SOLIDEO et Tony Estanguet, Président de Paris 2024. Cette convention prévoit un financement à 100% de l'opération par la SOLIDEO. Elle va permettre d'engager les études de maîtrise d'œuvre dès 2020 pour les dragages, la construction de postes d'attente pour l'alternat et la création de zones de stationnement pour déplacer les bateaux-logement. Les travaux sont prévus au 1er semestre 2022.

Pour répondre à l'ambition de l'excellence environnementale définie par Paris 2024 et la SOLIDEO, VNF souhaite valoriser les sédiments de dragage et créer des zones de stationnement exemplaires, notamment via le raccordement aux réseaux et leur insertion paysagère.

UN PROTOCOLE D'ENGAGEMENT LOGISTIQUE

En parallèle de la convention de maîtrise d'ouvrage, un protocole d'engagement entre VNF, HAROPA, la SOLIDEO et le Préfet de la Région Île-de-France, sera signé lors du prochain comité

interministériel des JOP 2024 prévu en septembre prochain. Ce protocole vise à promouvoir la logistique fluviale lors de la construction du Village.

Pour contribuer à la neutralité carbone souhaitée par Paris 2024, le fluvial apparaît en effet comme une évidence compte tenu de ses prestations environnementales particulièrement intéressantes et de la localisation du Village en bordure de la Seine. Par ce protocole, la SOLIDEO s'engage à recourir au fluvial. VNF et HAROPA s'engagent en contrepartie à faciliter l'accès de ses promoteurs au réseau fluvial et portuaire du bassin de la Seine par leurs aides au report modal, la mise à disposition du domaine public fluvial et des ports publics, l'extension des horaires d'ouverture des écluses...

Le 16 juillet 2019, VNF et HAROPA ont ainsi réuni, en navigation entre le port de Gennevilliers et l'estacade EOLE de Courbevoie via le site du futur Village, les groupements candidats en cours de sélection par la SOLIDEO pour aménager le Village.

Les deux établissements ont présenté la chaîne logistique fluviale et leurs aides pour leur permettre d'intégrer le mode fluvial le plus en amont possible, en phase de construction de leurs offres. VNF et HAROPA vont accompagner les candidats jusqu'à la remise de l'offre en octobre prochain.

Contact

François HOUIX - Chef de projet Jeux de Paris 2024

TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LE BASSIN DE LA SEINE +26 % AU 1^{ER} SEMESTRE

Le trafic marchandises sur notre bassin a connu en ce début d'année 2019 une croissance spectaculaire. Les prestations en tonnes-kilomètres (t-km) sur la Seine enregistrent un taux de croissance de 26% en tonnes transportées et en t-km. Hormis la filière énergétique, toutes les filières sont en forte hausse.

La filière agroalimentaire est celle qui connaît la plus forte croissance (+ 33,3% en tonnes et + 46,7% en t-km). La campagne céréalière 2018-2019 constitue d'ailleurs un record pour le Grand Port Maritime de Rouen (GPMR), 1^{er} port exportateur de céréales en Europe de l'Ouest, avec plus de 8 millions de tonnes exportées. Les opérateurs portuaires rouennais (Soufflet, Senalia...) ont également massivement investi dans la modernisation de leurs équipements de déchargement des céréales préacheminées en transport fluvial.

La filière matériaux de construction connaît une évolution sans précédent avec près de 2 millions

de tonnes transportées supplémentaires entre le 1^{er} semestre 2018 et le 1^{er} semestre 2019 (+ 32,5% en tonnes et + 23,5% en t-km).

Les trafics liés aux grands chantiers sont désormais lancés ou en passe de l'être : prolongement de l'EOLE à l'ouest, lignes 15 et 16 du Grand Paris Express, l'extension de la ligne 14 au nord... Tous ces chantiers, en milieu urbain dense, ont majoritairement recours à la voie d'eau. Le dernier en date, le téléphérique de Clichy, est même un spectacle à lui tout seul. D'autres grands chantiers sont également dans le viseur : canal Seine Nord Europe, Jeux olympiques de Paris 2024... sont autant de dossiers prometteurs pour la voie d'eau dans les mois et années à venir.

Les expérimentations de logistique urbaine sont en train d'aboutir : une expérimentation de déchèterie fluviale a eu lieu au pied du siège de VNF Bassin de la Seine début juillet et un lancement est prévu en septembre 2019 de la navette FLUDIS associée à de grands noms de la distribution.

4^{ÈME} ATELIER SEINE DE LA VILLE DE PARIS

Le 4^{ème} « Atelier Seine » organisé par la Ville de Paris avec l'agence d'urbanisme (APUR) s'est déroulé dans les locaux de VNF, au 18 quai d'Austerlitz à Paris, le 27 juin dernier, en présence de Jean-Louis Missika, Adjoint à la Maire de Paris en charge de l'urbanisme, de l'architecture, des projets du Grand Paris, du développement économique et de l'attractivité.

Cet atelier portait sur « les usages de la Seine : trafic fluvial, économie touristique, loisirs, biodiversité, îlot de fraîcheur... » et à cette occasion, Dominique Ritz, Directeur territorial du bassin de la Seine, a présenté les enjeux de VNF liés au développement du transport et de la logistique fluviale. L'enjeu de ces rencontres est de partager avec toutes les parties prenantes les différents usages du fleuve, tant économiques que récréatifs, et l'équilibre à trouver entre ces différents usages parfois opposés.

TRAVAUX EN VUE SUR LES BARRAGES DE MEAUX ET POSES

Le premier date de 1887, le deuxième de 1939, les barrages de Poses (27) et de Meaux (77) sont des témoins du passé. Afin d'assurer la pérennité des ouvrages et la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation et de maintenance, VNF a prévu de rénover l'un et de reconstruire l'autre. Suite aux études effectuées, les appels d'offres viennent d'être publiés pour un lancement des travaux en 2020.

RÉNOVATION DU BARRAGE DE POSES



Vue aérienne du barrage de Poses

Jamais reconstruit, le barrage de Poses repose toujours sur sa structure d'origine. Dernier barrage avant l'estuaire de la Seine et soumis à l'influence des marées, la chute d'eau du barrage peut varier entre 3 et 8m, avec une partie des fondations du barrage hors d'eau dans l'année (en marée basse).

Malgré une conception robuste pour faire face à ces efforts importants, le barrage souffre aujourd'hui de plusieurs désordres structurels majeurs remettant en cause sa stabilité et son fonctionnement.

Suite à une première étude en 2012, l'opération de modernisation s'est poursuivie en 2014 avec le recrutement d'une maîtrise d'œuvre. Après plusieurs études effectuées entre 2014 et 2018, l'appel d'offre pour ce marché de travaux vient d'être publié en juin et le marché devrait être notifié dès le 1^{er} trimestre 2020.

Cette opération est cofinancée par la région Normandie (CPIER) et par l'union européenne à hauteur de 40% du montant hors taxe des travaux. Les travaux porteront sur le confortement de la fosse aval avec des

enrochements et du radier, le remplacement du pont technique et la rénovation électrique du site.

MODERNISATION DU BARRAGE DE MEAUX

Le barrage à hausses de Meaux a été mis en service en 1939 et tient le bief dans la boucle de la Marne qui traverse la commune de Meaux.

Automatisé, le nouveau barrage sera doté de quatre passes à clapet mus par des vérins hydrauliques, d'une microcentrale hydroélectrique, installée sur quatre passes, et d'une passe à poissons. Cette dernière sera implantée dans l'ancien canal dit de Cornillon situé dans la ville de Meaux pour le franchissement piscicole.

L'enquête publique démarrera le 15 septembre avec un début des travaux prévu au 1er mars 2020 pour une durée d'environ trois ans, soit jusqu'en 2022.

L'opération a été cofinancée par la Région Île-de-France, l'Europe (FEDER) et l'Agence de l'eau Seine-Normandie pour la construction de la passe à poissons. La microcentrale sera construite en partenariat avec Quadran.



Barrage actuel de Meaux

LE NOUVEAU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE VNF VISITE LES OUVRAGES DE SURESNES



Dominique Ritz, Thierry Guimbaud et les membres du Conseil d'administration de VNF

La direction du Bassin de la Seine a accueilli les nouveaux membres du Conseil d'Administration de VNF (totalement renouvelé depuis avril) ainsi que les membres du comité exécutif, sur le site de Suresnes (92) le 10 juillet dernier afin de leur faire découvrir le fonctionnement de ces ouvrages situés aux portes de Paris.

Composé de 3 écluses et de 2 barrages de navigation, ce site est stratégique pour le transport fluvial sur la Seine : on dénombre

16 120 passages aux écluses de Suresnes en 2018 dont 13 000 pour le fret fluvial. Bien que reconstruits dans les années 30 par les occupants allemands, les deux barrages ont une fonction essentielle pour la tenue du bief de Paris. Ils régulent le niveau de la Seine depuis les barrages de Port-à-l'Anglais sur la Seine et Saint-Maurice sur la Marne sur une trentaine de kilomètres. Sans ces barrages, Paris n'aurait plus le même visage et nous traverserions probablement la Seine à pied en cette période de basses eaux !

VNF SOUTIENT L'EXPÉRIMENTATION D'UNE DÉCHÈTERIE FLUVIALE À PARIS



La péniche SUEZ amarrée Quai de Tolbiac et la collecte des déchets par les agents volontaires VNF



Du 5 au 7 juillet, les entreprises et les habitants du quartier des « Deux Rives », entre les 12^e et 13^e arrondissement de Paris, ont pu déposer leurs déchets et encombrants de toutes catégories sur une péniche Suez amarrée pendant 3 jours sur le port de Tolbiac. Cette expérimentation inédite de déchèterie fluviale à Paris, cofinancée par la Ville de Paris, la RATP et VNF, est le fruit d'un partenariat unique entre une dizaine de structures du quartier. 15 tonnes de déchets ont été collectés, pour 200m³ ! Le retour d'expérience permettra de dire si l'expérimentation sera pérennisée.

Antoinette Guhl, adjointe à la maire de la Ville de Paris chargée de l'Économie sociale et solidaire, de l'innovation sociale et de l'économie circulaire, Marie-Claude Dupuis, Directrice de la Stratégie, de l'Innovation et du Développement du Groupe RATP, et Dominique Ritz, Directeur territorial du bassin de la Seine, ont lancé officiellement devant la presse l'opération « Tri en Seine » le 5 juillet dernier sur les quais de Tolbiac à Paris.

Cette expérimentation de déchèterie fluviale visait à démontrer que le recours au transport fluvial permet de massifier et de mutualiser la collecte des déchets des entreprises avec à la clé des gains environnementaux et économiques pour tous les occupants de ce vaste quartier d'affaires, le 4^e de France.

La péniche SUEZ, longue de 50m et d'une capacité de 500m³, a la capacité d'éviter les nuisances de 25 camions dans Paris, alors que la majorité des déchets et encombrants de Paris sont aujourd'hui évacués en camions. Il est temps de changer de paradigme !

A Paris, comme à Lyon, où une déchèterie fluviale est déjà mise en place, le transport fluvial montre aussi sa capacité à desservir en douceur le cœur de ville et à participer à l'économie circulaire des déchets (collecte, tri, traitement et recyclage). Après la collecte, les déchets ont été acheminés jusqu'au centre de tri Suez sur le port de Gennevilliers, où selon leur nature ils repartiront par voie fluviale vers des centres de recyclage ou de valorisation (Nogent-sur-Seine, la Chapelle Darblay...).

Outre son soutien financier, VNF a contribué à l'opération en apportant 3m³ d'encombrants grâce à la mobilisation de ses agents du 18 et 20 quai d'Austerlitz.

UNE PREMIÈRE EN FRANCE : UN TÉLÉPHÉRIQUE POUR ÉVACUER LES DÉBLAIS DE CHANTIER PAR LA SEINE



Inauguration du téléphérique sur le port de Clichy et intervention de Bertrand Neveux, Adjoint à la cheffe du service Promotion du transport fluvial

Inauguré le 17 juin, en présence de tous les partenaires de l'opération, notamment la Région Île-de-France et VNF, ce téléphérique transportera les terres issues des travaux du Quartier du Bac à Clichy-la-Garenne (92) par 4 bennes d'une capacité de 20 tonnes sur près de 300m dans les airs jusqu'au port avant de rejoindre par voie fluviale les sites de retraitement. VNF a contribué au financement de ce téléphérique réalisé par Citallios et porté par la Ville de Clichy-la-Garenne.

C'est une première en France : installer un téléphérique au dessus d'un chantier et du fleuve pour éviter les myriades de camions dans un quartier urbain dense. Ce système de logistique fluviale innovant permettra d'évacuer les déblais par voie fluviale en diminuant les nuisances pour les riverains tout en préservant l'environnement. Deux hectares de promontoire seront excavés de 8m, l'équivalent de 3 terrains de football, pour 250 000 tonnes de terres évacuées, soit 400 tonnes par heure. Cela correspond à 10 000 rotations de camions et 35% de CO₂ en moins par rapport à une évacuation par la route.

Bertrand Neveux, Adjoint à la cheffe du service Promotion du transport fluvial, en a profité pour « remercier tout particulièrement l'engagement de la Ville de Clichy et singulièrement de son maire qui s'est engagé pour que le transport fluvial soit au cœur de la logistique de ce chantier. Nous devons en grande partie cette bimodalité Fleuve-Téléphérique à cette volonté politique. »

VNF a financé la construction du téléphérique via le Plan d'Aides au Report Modal (PARM) à hauteur de 70 000€ et la Région Île-de-France a contribué à hauteur de 600 000€.

NOTRE-DAME DE PARIS : LA VOIE D'EAU MOBILISÉE

L'incendie de Notre-Dame de Paris, survenu en avril, a causé des dégâts considérables tant à la toiture que sur la structure de la cathédrale. La rénovation demandera l'approvisionnement de matériaux et d'engins pour exécuter les travaux. Les acteurs de la voie d'eau, dont VNF, souhaitent faire valoir le fluvial comme solution pour l'évacuation des déblais et l'approvisionnement des matériaux.



Un mois après le sinistre, HAROPA et la Communauté portuaire de Paris, en lien avec VNF et la Préfecture, ont procédé à un recensement des sites mobilisables sur la Seine pour le chantier, à l'intérieur du bras de la Monnaie, pour approvisionner le site sans fermer la navigation.

Des techniques innovantes de chargement-déchargement et de transport de matériaux jusque dans

des barges pourraient être mise en place (téléphérique, stockage à même les barges, portiques en quai haut, tapis avitailleurs...).

Faire appel à la Seine pour ces travaux réduira drastiquement les nuisances sonores et environnementales tout en mettant en avant un chantier exceptionnel aux yeux des parisiens et des touristes qui fréquentent les quais de Seine.

VNF PARTENAIRE DE DÉBORD DE LOIRE



De Saint-Nazaire à Mauves-sur-Loire, la 2^{ème} édition de Débord de Loire a fait vibrer tout l'estuaire de la Loire du 23 au 26 mai. VNF a soutenu cet événement et apporté sa contribution à l'organisation de la parade nautique.

Les agents de l'unité territoriale de la Loire (UTI Loire) se sont en effet mobilisés pour l'occupation du fleuve devant les sites de Mauves, Saint Sébastien et Nantes, la fourniture et la pose à titre gracieux de vingt corps-morts à Mauves et à Saint-Sébastien.

Le baliseur VNF « Michel Pineau », piloté par Fabrice Vieau et secondé par Olivier Garnier, a également participé à la parade nautique entre Le Pellerin

et Nantes. Ce bateau sert à baliser et entretenir la Loire pour la sécurité des usagers sur 40km entre Nantes et Anetz.

L'implication de VNF a été saluée en la présence de Frédéric Alphan, Directeur territorial adjoint du bassin de la Seine, et Séverine Gagnol, chef de l'UTI Loire, lors de l'inauguration officielle par l'organisateur « Nous remercions VNF, sans qui cette manifestation n'aurait pas été possible ».

Cette année, ce sont 100 000 spectateurs qui se sont rassemblés pour contempler les 200 bateaux, dont des bateaux traditionnels fluviaux, parader sur la Loire derrière le Belem et l'Hermione, véritable machine à voyager dans le temps.

Rendez-vous en 2022 pour la prochaine édition avec de nouveaux spectacles nautiques !



Le baliseur VNF « Michel Pineau »

FRANCE 2 CONSACRE UNE ÉMISSION À LA MARNE



L'émission « Ensemble c'est mieux ! » du 18 mai sur France 2 était spécialement consacrée à la Marne. A cette occasion, Dominique Ritz, Directeur territorial du Bassin de la Seine, a rappelé les atouts du fluvial.

En 2018, ce sont plus de 65 000 camions de 20 tonnes qui ont pu être évités sur cet axe très desservi par le fret. En effet, 1,32 millions de tonnes de marchandises ont été transportées

cette année-là de Charenton à Bonneuil-sur-Marne.

Dominique Ritz en a profité pour faire remarquer que « si les entreprises qui utilisent le fluvial pour le fret transportent majoritairement des produits pondéreux, les enseignes d'alimentations y ont de plus en plus recours dans les derniers kilomètres en ville pour se faire livrer dans les magasins. »



COLLOQUE NATIONAL SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU TRANSPORT FLUVIAL

Le 29 mai 2019, VNF et HAROPA, sous l'égide du ministère de la Transition écologique et solidaire, organisaient un colloque à Paris afin de répondre aux enjeux de demain en matière de transition énergétique et de nouvelles motorisations des bateaux. Cette journée a rassemblé plus de 250 participants et a permis de lancer une dynamique collective.



Plus de 250 personnes se sont retrouvées lors du colloque.

Face aux défis environnementaux et climatiques, VNF et HAROPA se sont associés pour organiser, avec le soutien de nombreux partenaires (*), un colloque national visant à fédérer l'ensemble des acteurs de l'écosystème fluvial autour des enjeux de verdissement de la flotte. Plus de 250 personnes - transporteurs, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, acteurs portuaires, fournisseurs d'énergie, équipementiers, banques... se sont retrouvés pour débattre et se mobiliser dans la construction d'un nouveau modèle de transport fluvial décarboné et encore plus écologique.

Les débats ont permis d'aborder les enjeux d'innovation dans la filière et la

problématique de son financement, mais aussi de comprendre les solutions qui s'offrent aux professionnels et les freins à leur mise en oeuvre. Objectif : traduire en projets concrets l'engagement collectif des acteurs du fluvial pour pérenniser ce mode de transport, à la fois performant économiquement et vertueux environnementalement.

Thierry Guimbaud s'est félicité du succès rencontré par ce premier colloque et a souligné le fait que « si le transport fluvial a une image et une réalité d'un transport plus écologique que les autres, il faut faire attention à ce que cette réalité ne se dérobe pas, et qu'il ne reste au final que l'image. Pour cela, le secteur doit travailler d'arrache pied. » Il bénéficie aujourd'hui d'un intérêt de plus en plus marqué des chargeurs. Les touristes aussi exigent de pouvoir se tourner vers le slow tourism ; tout cela conduit à une floraison d'expérimentations.

Ainsi le secteur bouge beaucoup, mais il aura des difficultés à massifier ses innovations. Thierry Guimbaud a néanmoins rappelé les dispositifs financiers mis en place par VNF, notamment le Plan d'Aide à la Modernisation et l'Innovation (PAMI) qui a permis de moderniser 36% de la flotte française. Ces instruments financiers sont désormais renforcés par l'implication de l'Agence de l'environnement et de



Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF

la maîtrise de l'énergie (Ademe), de la Région Île-de-France et d'autres régions à venir, pour financer le dispositif.



« La transition énergétique est un défi pour le transport fluvial. Il existe des solutions activables à moyen et long terme. Il faut désormais en accélérer la mise en oeuvre. »

Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF

Les acteurs du fluvial se mobilisent et innovent, et d'ores et déjà des compagnies de transport se sont lancées dans le verdissement de leur flotte et cette tendance ne pourra qu'aller de l'avant (voir notre dossier p.12 et 13).

* Le ministère de la Transition écologique et solidaire, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), la Banque des Territoires, la Compagnie nationale du Rhône (CNR), le Comité des Armateurs fluviaux (CAF), la Communauté Portuaire de Paris (CPP), le think tank TDIE, la Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine (DIDVS), la Délégation générale pour le développement de l'axe Nord et la Délégation interministérielle au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône

Les actes du colloque seront prochainement consultables sur www.vnf.fr

INAUGURATION DE QUATRE BORNES EAU & ÉLECTRICITÉ À CONFLANS-SAINTE-HONORINE



Thierry Guimbaud et Dominique Ritz inaugurent les bornes de Conflans

Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF, et Laurent Brosse, maire de la Ville de Conflans-Sainte-Honorine, ont inauguré samedi 22 juin, lors du 60^e Pardon de la Batellerie, 4 nouvelles bornes de distribution d'eau potable et d'électricité mises en place par VNF.

Destinées aux bateaux de marchandises en stationnement, ces bornes électriques

permettent de remplacer les groupes électrogènes utilisés à quai et ainsi de réduire les pollutions atmosphériques et les nuisances pour les riverains. On estime une économie de 68 tonnes d'équivalent carbone par an et par borne.

Ces bornes ont été cofinancées par l'Union européenne et la Région Île-de-France pour un investissement de 400 000 euros.



Elles complètent le dispositif d'électrification des quais mis en place par VNF et HAROPA en 2018 sur les ports du Havre, Rouen, Gennevilliers et à Amfreville-sous-les-Monts, grâce au soutien financier de l'État, de la Région Normandie, de l'Ademe et l'Union européenne.

voir le « zoom » en p.11

INAUGURATION DE LA PASSERELLE PUBLIQUE DE VIVES-EAUX



Passerelle publique de Vives-Eaux

Après l'inauguration du barrage de Vives- Eaux (77) à l'automne 2018, c'est la passerelle publique qui a été à son tour inaugurée le samedi 11 mai en présence des représentants de la Région Île-de-France, du Département de Seine-et-Marne, de la Communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine, des communes voisines et de VNF, représenté par Dominique Ritz, Directeur du bassin de la Seine.

Cet ouvrage de 185m de long et 2,40m de large, 263 tonnes, dont 18 pour le garde-corps en fonte, présente une ligne architecturale soignée s'intégrant harmonieusement dans ce paysage.

Elle permet désormais aux marcheurs et randonneurs, très nombreux dans ce secteur, mais aussi aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite grâce à un ascenseur, de traverser la Seine pour relier la commune de Boissies-le-Roi à celle de Boissies-la-Bertrand. Qui plus est, l'accès au RER D, auparavant accessible uniquement via Boissies-la-Bertrand, sera grandement facilité pour les Régiboissiens.

Si un public nombreux a pu visiter l'ouvrage et la cabine d'écluse, l'inauguration a également été l'occasion de signer **la convention de superposition d'affectation (CSA)** par laquelle les collectivités prennent en charge l'entretien lié à la fréquentation de la passerelle par le public.

L'ÉLECTRIFICATION DES QUAIS UN SERVICE EN PLEIN DÉPLOIEMENT

Lors du colloque du 29 mai sur le verdissement du transport fluvial, Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF, s'est engagé à déployer un réseau de bornes de distribution d'eau et d'électricité sur le territoire de VNF. Déjà pourvue de treize bornes installées par VNF et HAROPA, la Vallée de la Seine s'inscrit pleinement dans cette dynamique de nouveaux services. Vincent Morel, chef de projet au service promotion du transport fluvial à VNF, nous en dit un peu plus sur la genèse et la mise en œuvre de ce projet parfois complexe.

POURQUOI DÉPLOYER UN RÉSEAU DE BORNES SUR LE BASSIN DE LA SEINE ?

La mise en place de ce nouveau service a été impulsée par le préfet Philizot, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine. **L'objectif initial était d'améliorer l'offre de services aux usagers tout en s'inscrivant dans une démarche de développement durable.** Le courant à quai permet en effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances liées à l'utilisation des groupes électrogènes à bord des bateaux.

COMMENT ACCÉDER À CE SERVICE ?

Pour toucher le plus grand nombre d'utilisateurs, deux modes d'accès au service sont proposés. Les utilisateurs réguliers peuvent s'inscrire gratuitement sur le site internet de « www.borneeau.fr » pour utiliser n'importe quelle borne du réseau à volonté. Le paiement se fait ensuite sur la base des consommations.

Pour les utilisateurs occasionnels, il suffit de sélectionner sur la borne la quantité d'eau ou d'électricité souhaitée. Le paiement s'effectue par carte bancaire sans contact directement sur la borne.

LES BORNES SONT-ELLES HARMONISÉES ENTRE VNF ET LES PORTS D'HAROPA ?

Dès la genèse du projet, VNF et HAROPA ont joint leurs efforts pour définir un standard de bornes commun dans la Vallée de la Seine. Les usagers, représentés par le Comité des armateurs fluviaux (CAF), ont directement participé à la définition de ce standard pour répondre au mieux à leurs besoins. **Pari réussi aujourd'hui puisque les neuf premières bornes proposent un fonctionnement, une ergonomie et une tarification harmonisés.** L'objectif est de poursuivre dans cette direction.



Borne eau/électricité à Amfreville

COMMENT ONT ÉTÉ IDENTIFIÉS LES SITES D'IMPLANTATION DES BORNES ?

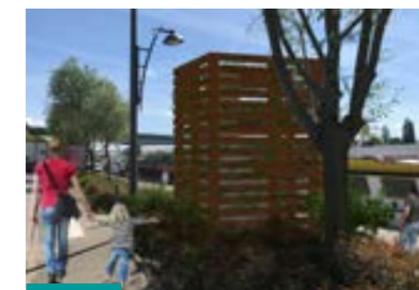
L'installation d'une borne représente un certain investissement pour VNF. Afin de rentabiliser cet investissement, **il est primordial d'identifier les sites de stationnement les plus utilisés.** Sur la Seine aval, le garage à bateaux amont de Poses-Amfreville (27) et les quais de Seine de Conflans-Sainte-Honorine (78) sont les sites les plus utilisés par les navigants. **Une étude plus fine du plan d'occupation fluvial et des contraintes sur site est ensuite nécessaire** pour définir précisément l'emplacement de chacune des bornes.

L'OPÉRATION EST-ELLE SIMILAIRE D'UN SITE À UN AUTRE ?

Il faut tout d'abord savoir que l'implantation d'une borne est bien plus complexe qu'il n'y paraît.

Les moyens à mettre en œuvre et les délais de réalisation varient grandement en fonction de l'environnement dans lequel s'inscrit l'opération. Les sites d'Amfreville et de Conflans s'apparentent à des cas d'école. Le premier se caractérise par son environnement rural et non soumis aux contraintes du Plan de prévention du risque inondation (PPRI). Il n'y a donc pas de

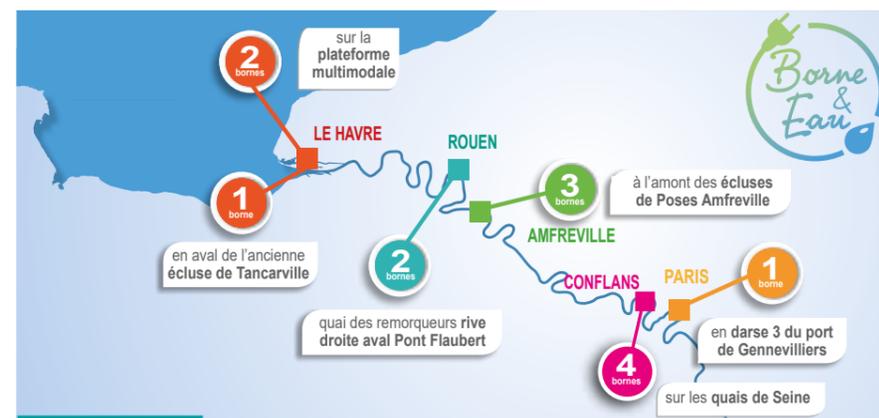
contraintes spécifiques sur site et de mesures compensatoires. Le second s'illustre par son environnement urbain et soumis aux contraintes du PPRI. **Pour répondre à cela, les équipements ENEDIS, qui font la jonction entre le réseau public et la borne, ont dû être placés par VNF sur des socles de plus de 2m au-dessus du quai.** Pour une meilleure intégration paysagère, ces socles ont fait l'objet d'un habillage en bois qualitatif. Ainsi, bien que les bornes soient identiques, toute la différence réside dans la partie amont correspondant à l'amenée des réseaux et aux mesures à mettre en place pour pallier les contraintes sur site. **Au final, le montant global de l'installation d'une borne peut quasiment varier du simple au double !**



Des socles en bois s'intègrent dans le paysage

QUELLES SONT LES SUITES IMMÉDIATES ?

L'objectif de VNF est de poursuivre ce déploiement à l'échelle du bassin. Sur la base du retour d'expérience des premières installations et en concertation avec les unités territoriales d'itinéraires et les usagers, un programme de déploiement sera réalisé d'ici la fin de l'année par le service promotion du transport fluvial. Plusieurs sites sont déjà identifiés comme par exemple Saint-Mammès et Marolles-sur-Seine sur la Seine amont.



Un réseau de bornes interconnectées sur la Seine entre Paris et le Havre



LE TRANSPORT FLUVIAL ENGAGE SA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Avec les annonces de la fin des moteurs thermiques à l'horizon 2040-2050 (et un horizon plus proche sur Paris, avec la fin des moteurs diesel fixée à 2024 et à essence en 2030), la voie d'eau se doit de faire sa transition énergétique et de maintenir son image de transport respectueux de l'environnement (faibles externalités négatives en terme de congestion, pollution, bruit...).

L'enjeu est de taille ! Aujourd'hui, l'essentiel de la flotte est alimentée au diesel et l'essentiel des bateaux fluviaux immatriculés en France est équipé de moteurs CCNR 2, équivalent des normes Euro 2 et 3 routières.

De nombreux projets et études sont en cours !

LES PROJETS

Le bateau du projet Fludis, entrepôt flottant équipé de deux propulseurs électriques et de batteries pour la préparation de commandes et la livraison dans Paris de petits colis en vélos cargos, dont la construction a bénéficié de l'aide PAMI et d'un financement de la Banque des Territoires.



Segula technologies porte le projet « Green Deliriver » de construction d'un bateau/entrepôt pour de la logistique urbaine, avec un pousseur au bioGNC/électrique, dont VNF est partenaire.

Le projet a pour ambition de mettre en place une navette fluviale hybride biogaz/électrique pour acheminer des biens de consommation jusqu'au cœur de Paris. En plus de la propulsion, l'innovation réside dans la construction d'une barge-entrepôt connectée au sein de laquelle seront préparées les livraisons du dernier kilomètre. Le pousseur hybride déplacera ainsi l'entrepôt flottant chargé de colis jusqu'aux quais de la capitale où ils seront déchargés et livrés à vélo jusqu'à leur destinataire final. L'accord doit aboutir à une expérimentation en Île-de-France d'ici 2021.



Électrification des quais sur la seine aval

VNF et HAROPA développent depuis l'année dernière un réseau de bornes de distribution d'eau potable et d'électricité sur les ports et quais de l'axe Seine. 13 bornes ont été déployées depuis 2018.

voir le « zoom » en p.11



« La transition énergétique, on ne considère pas que c'est un mal nécessaire, au contraire, pour nous, c'est une exigence que nous devons à nos clients, c'est bien plus puissant que toute législation internationale. »

Didier Léandri,
Président délégué général du
Comité des Armateurs Fluviaux



Avitaillement en GTL du Botticelli de CroisiEurope le 28 juin à Paris

La Compagnie des Bateaux Mouches, le service de navettes fluviales Batobus et la compagnie de croisières fluviales CroisiEurope, ont fait le choix de passer la totalité de leur flotte de Seine au GTL.

La société d'avitaillement fluvial AS Energy a d'ores-et-déjà procédé à une première livraison de GTL (gas-to-liquid) au bateau de croisière « Botticelli » de CroisiEurope le 28 juin à Paris.

A court terme, le GTL permet une transition en douceur (pas d'odeur, réduction de 20% des particules émises) puisqu'il ne nécessite pas de changement de moteur.

Le groupe CEMEX, étudie actuellement la possibilité de s'équiper d'un pousseur hybride hydrogène/électrique.

LES ÉTUDES

ÉTUDE DE L'ADEME

L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a récemment publié, avec le concours de VNF, une étude sur l'efficacité énergétique et environnementale du transport fluvial de marchandises et de personnes. Elle visait à actualiser les valeurs d'efficacité énergétique (CO₂ équivalent) et environnementale (polluants atmosphériques) de la flotte fluviale en France.

Principal enseignement, de par son efficacité énergétique (en gramme de CO₂ par tonnes-kilomètres (t-km), le transport fluvial est un levier d'avenir dans la lutte contre le changement climatique.

En comparaison aux valeurs de référence issues de la précédente étude Ademe de 2006, qui indiquaient que le transport fluvial émettait en moyenne de 21,5 à 44,3 grammes de CO₂ par t-km, les valeurs fluviales sont meilleures. En effet, en matière d'impact GES (CO₂ équivalent), le transport fluvial émet en moyenne de l'ordre de 8,8 à 34,7g de CO₂ par t-km selon le type de bateau et de voie d'eau.

Concernant la pollution atmosphérique, le transport fluvial émet en moyenne de 0,09 à 0,66g NOx/t-km et 0,003 à 0,0020g de particules/t-km (chiffres basés sur le protocole *Emission Monitoring Shipping*).

Au vu des résultats de cette étude, le transport fluvial est une réponse aux impératifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et a fait des progrès importants depuis la dernière décennie en la matière.



Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le site de l'ademe www.ademe.fr

PROJET EUROPÉEN H2SHIPS

VNF est partenaire associé d'un projet européen (programme Europe du nord-ouest) nommé H2SHIPS. L'enjeu général est celui de la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport, un enjeu crucial pour la qualité de l'air et pour lutter contre le changement climatique.

Ce projet est porté par EIFER, institut européen de recherche sur l'énergie (Karlsruhe) en partenariat notamment avec HAROPA, l'université de Delft, Naval et Hynamics (EDF).

Il vise à produire des pilotes de propulsion H2 pour le transport par voie d'eau, en s'appuyant sur une approche filière de l'hydrogène (production, avitaillement fluvial et maritime, création d'emplois, dissémination de la propulsion hydrogène...). Pour la place parisienne, une série d'actions et d'activités dédiées viseront à créer les conditions permettant la mise en place d'un démonstrateur H2 fluvial en 2021.

Ce projet a été approuvé par la Commission européenne le 5 juillet.

PROJET AVICAFE SEINE

VNF, GRTgaz, HAROPA et la Banque des Territoires ont décidé de conjuguer leurs efforts en faveur du verdissement du transport fluvial au sein d'un projet intitulé AvICAFE Seine (Avitaillement en Carburants À Faibles Émissions). Afin d'accélérer la transition énergétique du fluvial, les quatre partenaires souhaitent faire émerger à court et moyen terme une chaîne d'avitaillement en carburants gaz/hydrogène dans le bassin de la Seine.

L'ambition de ce projet est de dessiner la stratégie de déploiement de l'offre d'avitaillement en carburants alternatifs à l'échelle de la Vallée de la Seine.

Cette étude d'ampleur inédite se base sur deux piliers : exploiter au maximum les synergies possibles entre les différents modes de transport (fluvial, maritime, ferroviaire, routier) et privilégier l'utilisation de carburants produits localement à partir d'énergies renouvelables. Les résultats de l'étude sont attendus pour fin 2020.

Accueilli favorablement par la profession, le projet a été labellisé par le pôle de compétitivité Nov@log et a été déposé en mars dernier à l'AMI « Transition écologique et valorisation économique » du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020. La décision du jury d'attribution sera connue dans le courant de l'été.



« On ne peut pas imaginer qu'en 2030, le fluvial soit le seul mode qui fume. »

Olivier Jamey,
Président de la
Communauté portuaire de Paris

ÉTUDE DE LA CPP

La communauté portuaire de Paris (CPP) porte, dans son étude sur les motorisations de la flotte fluviale en Île-de-France engagée en mai, un modèle de changement plus global de la flotte fluviale à Paris en proposant des solutions techniques et financières adaptées aux différents bateaux et usages, et tend à montrer que des solutions existent dans l'électrique.



Bateau promenade dans Paris

Chaque usage de bateau fera l'objet d'un scénario technique et économique pour faciliter l'accès à des énergies alternatives.

Cette étude a reçu le soutien financier de l'État, de la Région Île-de-France, de VNF et de HAROPA.

L'ÎLE-DE-FRANCE RENFORCE SON SOUTIEN AU TRANSPORT FLUVIAL ET AU VERDISSEMENT DE LA FLOTTE

A l'occasion du salon des maires d'Île-de-France, VNF et la Région Île-de-France ont signé le 18 avril 2019 deux conventions en faveur du soutien de la Région au Plan d'Aide au Report Modal (PARM) et au Plan d'Aide à la Modernisation et à l'innovation (PAMI) pour des projets situés sur le territoire régional. La Région renforce ainsi son soutien au développement du transport et de la logistique fluviale.



Dominique Ritz, Directeur territorial du Bassin de la Seine, et Stéphane Beaudet, Vice-président de la Région Île-de-France en charge des transports

C'est la première région de France à avoir contribué au PARM et PAMI, ces dispositifs d'aides mis en place par VNF pour inciter au report modal et moderniser la flotte (cf encadré). **Sa contribution s'éleva à 1 million d'euros pour le PARM, et à 1,5 million d'euros pour le PAMI.** C'est donc une bonne nouvelle car ces aides permettront à VNF de **traiter un nombre plus important de projets en Île-de-France**, et ainsi de participer à une meilleure intégration du mode fluvial dans les chaînes logistiques.

Située au carrefour de nombreux échanges de marchandises, l'Île-de-France constitue un important bassin de consommation aux besoins croissants en transport de marchandises. Aussi, **la Région souhaite développer une logistique plus vertueuse et responsable dans laquelle s'intègre pleinement le fluvial.**

Ce nouvel apport financier illustre le vif intérêt de la Région Île-de-France pour le transport fluvial dont **elle soutient déjà fortement de nombreux projets de modernisation des infrastructures sur la Seine.**

Vous êtes plutôt PARM ou PAMI ?

Gestionnaire du réseau fluvial français, VNF porte l'ambition de développer le transport fluvial en stimulant la demande de transport auprès des chargeurs, et en incitant les transporteurs fluviaux à moderniser leurs unités.

Ainsi, VNF a renouvelé ses dispositifs d'aides nationales pour la période 2018-2022 pour un montant global de 29 millions d'euros (hors cofinancement des Régions) : le Plan d'Aide au Report Modal (PARM) destiné à accompagner les chargeurs souhaitant recourir au fluvial et le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) destiné à favoriser l'adaptation de la flotte aux exigences environnementales et réglementaires. Le PARM et le PAMI ont fait l'objet d'une validation de la Commission européenne.

VNF ET L'ADEME S'ENGAGENT EN FAVEUR DES NOUVELLES MOTORISATIONS



Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF et Arnaud Leroy, Président de l'Ademe

Dans le cadre de la transformation énergétique du transport fluvial, VNF et l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ont signé le 29 mai dernier une convention financière qui permettra d'amplifier les effets du programme d'aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI), notamment en faveur des nouvelles motorisations.

Car aujourd'hui la plupart des bateaux sont dotés de moteurs anciens, mais l'absence de modèle standard de moteur fluvial répondant aux nouvelles normes européennes (EMNR) et la taille modeste de la flotte limite l'intérêt des motoristes à investir.

MULTIMODALITÉ : RENCONTRE ENTRE VNF ET SNCF RÉSEAU

A l'occasion de l'Armada de Rouen, VNF et les responsables de SNCF Réseau Normandie, Île-de-France, Hauts-de-France et Grand-Est se sont réunis sur le bateau VNF « Le Confluence » afin d'engager une démarche partenariale visant à construire une offre multimodale adaptée aux besoins des chargeurs.



VNF et SNCF Réseau sur « Le Confluence »

Le fluvial et le fer sont les deux modes alternatifs à la route qui permettent un transport massifié des marchandises à coût moindre (au regard du volume transporté) et avec un faible impact environnemental. Ces modes sont déjà complémentaires dans certains ports du bassin de la Seine. **VNF Bassin de la Seine et SNCF Réseau Normandie et Île-de-France souhaitent renforcer cette complémentarité** dans l'hinterland des ports afin de proposer de nouvelles offres multimodales aux chargeurs.

L'ambition commune est de **gagner de nouvelles parts de marché sur la route, mais également de jouer la complémentarité des deux réseaux en cas de panne majeure**

ou de période de chômage (l'un des modes pouvant alors palier à l'autre. Une feuille de route a été définie et plusieurs actions seront engagées dans les mois à venir, notamment le lancement d'une **étude commune** pour identifier les marchés et synergies possibles fer/fleuve sur la future plateforme multimodale « Seine Sud », un **projet cartographique** de mise à plat des réseaux ferroviaires et fluviaux et de leurs

interconnexions et des actions de promotion communes auprès des chargeurs et logisticiens (clubs d'entreprise, présence des acteurs du ferroviaire au Riverdating...).

Une convention entre SNCF Réseau et VNF Bassin de la Seine sera établie à la rentrée.

VNF PARTENAIRE DU PROJET EUROPÉEN SMART TRACK 4 WATERWAY

Le 13 juin dernier s'est déroulé à Paris le *mid-term event* du projet européen *Smart track 4 waterway (ST4W)* conduit par Multitel. Ce projet est issu d'un programme nord-ouest européen et associe des partenaires anglais, belges, néerlandais, allemands et français (Institut du Droit International du Transport, CRITT Transport et Logistique). VNF est partenaire associé du projet.

Ce projet a pour objectif de mettre en place des solutions de *tracking* (Identification automatique des unités transportées, Géo-localisation des bateaux, *Tracking* du chargement) afin de suivre la marchandise de bout en bout telles que :



- ▲ la mise à jour automatique des statuts successifs de chaque unité transportée (palette, conteneur ...);
- ▲ la mise à jour en temps réel de l' *Estimated Time of Arrival* de l'unité transportée au long de la chaîne multimodale;
- ▲ une alerte automatique en cas de retard ou d'erreur de chargement de la marchandise;
- ▲ des preuves électroniques de livraison à chaque étape : pré-acheminement, transport fluvial, post-acheminement.

A l'occasion de cette journée, VNF a pu présenter les fonctionnalités de sa future plateforme du nouveau Service d'Information Fluviale de la Seine, SIF Seine, ce qui a permis des échanges fructueux avec l'assemblée. Cet événement a été suivi par l'accueil au quai d'Austerlitz du *steering comitee* du projet.

TRANSFERT DES CANAUX INTÉRIEURS À LA VILLE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE



Signature de la convention à l'hôtel de Ville de Châlons-en-Champagne

Thierry Guimbaud, Directeur général de VNF, a signé le 29 mars 2019 une convention de transfert de gestion des canaux intérieurs de Châlons-en-Champagne (51) avec Benoist Apparu, Maire de la Ville, en présence de Christian Bruyen, Président du Conseil départemental de la Marne.

VNF a transféré la gestion de certains canaux du centre ville de Châlons-en-Champagne, n'ayant plus d'usage de navigation, dont le fameux canal Louis XII, le Bras de l'ancienne écluse de Chalons et l'anse du Jard.

De son côté, la Ville de Châlons, très active sur le développement touristique de sa commune, **souhaitait valoriser ce patrimoine fluvial avec la création d'une rivière en eaux vives sur le bras de la Marne qui borde le Jard anglais.**

Cet équipement sportif sera couplé par **une microcentrale électrique sur la rive droite du barrage de la Marne.**

Si les travaux pour la microcentrale devraient débuter en 2020, la partie rivière devrait voir le jour dès 2021.

La rivière en eaux vives : un projet sportif, ludique et touristique

La création d'une rivière en eaux vives sur le bras mort de la Marne s'inscrit dans la démarche de la Ville de Châlons-en-Champagne pour l'attractivité des Jards autour de la promotion des sports de glisse et de de la nature. Cet équipement sera unique dans l'ex-Champagne-Ardenne. Il viendra compléter le skatepark et une nouvelle piste de VTT à proximité de la base nautique. Si la rivière en eaux vives servira les sportifs et notamment les kayakistes, elle est appelée à accueillir les familles et les amateurs de sensations fortes avec la possibilité de pratiquer de manière ludique le *rafting* ou l'*hydro-speed* par exemple. Les scolaires figureront également parmi les utilisateurs réguliers.

Pour en savoir plus et voir la vidéo du projet : www.chalonsenchampagne.fr

TOURISME SUR LE CANAL DE SAINT-QUENTIN PREMIERS RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

En juillet 2018, VNF et les représentants des Communautés d'agglomération du Saint-Quentinois, de Chauny-Tergnier-La-Fère, de Cambrai, et des Communautés de communes du Pays du Vermandois et de l'Est de la Somme signaient avec enthousiasme le lancement d'une étude sur le renouveau du tourisme fluvial et fluvestre sur le canal de Saint-Quentin. Le 27 juin 2019, soit un an plus tard, les partenaires du projet se sont réunis pour faire un point.



Le Toueur de Riqueval

UN FORT POTENTIEL TOURISTIQUE

Le bureau d'étude SCET a présenté un diagnostic sur les atouts touristiques du canal et les premiers éléments de la stratégie à mettre en place pour le développement du tourisme. Le canal de Saint-Quentin et ses alentours présentent de nombreux atouts touristiques à mettre

en valeur : le site du toueur de Riqueval, qui constitue un patrimoine fluvial vivant pour VNF, et son musée adjacent, les ports dynamiques de Cambrai et de Chauny, le tourisme de mémoire, les chemins de Saint-Jacques de Compostelle et de la Via Francigena, l'Eurovélo 3, mais aussi une grande offre d'hébergements, des produits du terroir et des marchés de producteurs

locaux ainsi que des paysages variés avec une connexion forte à la voie d'eau.

UNE STRATÉGIE EN 3 AXES

L'étude propose en premier lieu de **définir les acteurs en charge de la gouvernance locale** qui permettra de développer le tourisme : mise en place d'une organisation d'animations, d'un observatoire du tourisme fluvial... Ensuite se pose la **question du positionnement « marketing »** du canal de Saint-Quentin : qui sont les clients ? Pourquoi viendraient-ils sur le canal plutôt qu'ailleurs ? ... Enfin, l'étude recommande la **mise en place d'actions concrètes à conduire** : signalétique sur les routes, rajeunissement et rénovation des ouvrages, création d'hébergements insolites sur l'eau et de loisirs.... Les derniers éléments de cette stratégie devraient être connus à la fin de l'été.

DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE DE L' AISNE : VNF ACCUEILLE LE SOUS-PRÉFET DE SOISSONS

Dans le cadre de sa mission de contribution au développement du tourisme fluvial et fluvestre dans le département de l'Aisne (02), Alain Faudon, sous-préfet de Soissons, a souhaité aller sur le terrain afin d'appréhender les missions de VNF et de visiter ses installations.

Marc Crouzel, chef de l'unité territoriale d'itinéraire Canaux de Picardie Champagne-Ardenne (UTI CPCA), l'a accueilli en mai sur **les sites de Berry-au Bac, Bourg-et-Comin, Château-Thierry et le barrage de Mont-Saint-Père** avant **d'embarquer à bord du « Brisant » pour**

une demi-journée sur le canal latéral à l'Aisne et la rivière Aisne canalisée. Il a par ailleurs pu **échanger avec les collectivités locales et participer à différents comités de pilotages** sur le développement touristique de l'Aisne auxquels VNF est associé, afin d'identifier les difficultés et les actions à conduire.

Parallèlement, VNF a engagé une stagiaire de l'Institut d'Aménagement des Territoires, d'Environnement et d'Urbanisme de l'Université de Reims **afin de réaliser un état des lieux du tourisme fluvial et fluvestre dans l'Aisne et de ses potentialités.**



Marc Crouzel, chef de l'UTI CPCA, Alain Faudon, sous-préfet de Soissons, Étienne Martinet, agent d'exploitation à VNF, et Luc Chapperon, secrétaire général de la sous-préfecture.

VNF ACCOMPAGNE LES TERRITOIRES DANS LEUR STRATÉGIE TOURISTIQUE FLUVESTRE

Les projets touristiques autour de la Marne et l'Oise sont de plus en plus nombreux. VNF a donc lancé des démarches en coopération avec les territoires afin d'établir des schémas directeurs de développement. Leur objectif est de structurer l'offre touristique en tenant compte des stratégies locales. Un plan d'action a déjà été établi pour l'axe Marne et un diagnostic est en cours pour la Vallée de l'Oise.

UNE STRATÉGIE « BIKE & BOAT » POUR LA MARNE

Après plusieurs mois de réflexion, de visites de terrain et de temps de concertation, les bureaux d'études *Catram/Inddigo* et *Le Tourisme dans le bon sens*, mandatés par VNF, ont proposé le 12 juin dernier une stratégie nommée « *bike & boat* » pour la Marne. **Elle répond aux tendances actuelles du marché à partir de deux filières porteuses : la croisière et le cyclotourisme. Le plan d'action repose sur vingt actions très variées**, de la valorisation d'un site à la mise en place d'équipements d'accueil pour les bateaux à passagers, en passant

par la mise en place d'une signalétique homogène sur les ouvrages et les berges. Il reste à définir en priorité un pilote pour assurer le suivi des actions.

LA VALLÉE DE L'OISE EN PHASE DIAGNOSTIC

Une démarche similaire vient d'être lancée dans la Vallée de l'Oise par VNF et les départements du Val-d'Oise et

de l'Oise, avec l'aide du bureau d'étude SCET.

Un premier rendez-vous avec les territoires a eu lieu le 27 juin à Saint-Leu-d'Esserent sous la forme d'ateliers participatifs pour établir un diagnostic avant de définir une stratégie commune de développement touristique.



Pour plus d'informations, vous pouvez consulter sur intranet l'ensemble des documents dans la rubrique **Métiers et expertises**.

VNF ET HAROPA LANCENT LE « SIF SEINE » LE PORTAIL D'INFORMATION FLUVIALE SUR LE BASSIN DE LA SEINE

Disponible sur internet depuis le 16 juillet, le portail d'information fluviale SIF Seine est avant tout un outil d'aide à la navigation pour les transporteurs fret et passagers du bassin de la Seine. Développé par VNF et HAROPA, avec le soutien des Régions Normandie et Île-de-France et de l'Ademe au titre du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020, l'application propose d'ores et déjà de nombreuses informations issues de différents outils : avis à la batellerie, niveaux d'eau, hauteurs libres sous ponts, disponibilité des ouvrages, trafic sur la voie d'eau, offre de stationnement...



www.sif-seine.fr

POURQUOI DÉPLOYER UN PORTAIL D'INFORMATION FLUVIALE SUR LE BASSIN DE LA SEINE ?

Le déploiement d'un service d'information fluviale (SIF) sur le bassin de la Seine a d'abord été une réponse aux besoins exprimés par les usagers pour améliorer la sécurité de la navigation. Même si le réseau séquanien peut accueillir quatre fois plus de bateaux, certaines zones concentrent un trafic important, en particulier le bief de Paris.

Le but est également d'améliorer la compétitivité économique du transport fluvial en facilitant les échanges d'informations entre la voie d'eau et les terminaux portuaires. Concrètement, le portail proposera prochainement une fonctionnalité de suivi des voyages qui indiquera les heures d'arrivée à destination, particulièrement utiles pour fluidifier les passages portuaires.

Ce service sera complété par la mise en place d'échanges de données entre les outils de VNF et d'HAROPA.

En dernier lieu, l'ambition du projet SIF Seine est d'améliorer la performance environnementale de la voie d'eau. À titre d'exemple, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) accompagne VNF et HAROPA en développant

notamment un module d'optimisation du franchissement des ouvrages. Sur la base de l'état du trafic aux écluses, ce dernier indiquera une heure recommandée de passage et une vitesse optimale d'approche. Des études du Cerema montrent qu'en réduisant la vitesse du bateau de 10 %, nous pouvons espérer une économie de carburant de 25 %.

COMMENT A ÉTÉ CONSTRUIT LE PORTAIL ?

Le SIF Seine est en premier lieu un outil destiné aux usagers. Ces derniers ont été impliqués dès le début de l'opération pour faire part de leurs besoins en matière d'information. Cette co-construction perdure aujourd'hui à travers la constitution d'un groupe d'utilisateurs dont le rôle sera d'accompagner VNF et HAROPA dans l'amélioration de ce nouveau service.

Dans son contenu, le SIF Seine présente un grand nombre de similitudes avec le SIF Rhin Supérieur (www.e-ris.eu) développé par VNF et EDF. C'est la raison pour laquelle la collaboration entre les équipes des deux bassins a été rapidement une évidence. En appuyant la demande de VNF et d'HAROPA auprès d'EDF pour disposer du portail rhénan et en contribuant au pilotage

des développements informatiques, VNF Strasbourg a été un acteur déterminant dans la réussite de l'opération. L'utilisation d'un socle applicatif commun aux deux bassins permet aujourd'hui au SIF Seine de bénéficier des fonctionnalités qui existent sur le Rhin tout en enrichissant le contenu du SIF Rhin Supérieur.

En outre, le SIF Seine est un projet d'établissement qui dépasse les frontières du bassin de la Seine et qui mobilise l'ensemble des compétences et expertises présentes chez VNF. À ce titre, il s'inscrit à la fois dans la stratégie d'urbanisation des SIF mais aussi dans la démarche d'adaptation des outils nationaux aux standards européens portées par le Siège.



Contact

Vincent Morel - Chef de projet au service Promotion du transport fluvial

3 OUVRAGES DE LA MARNE PASSENT EN MODE TÉLÉCONDUITE



Téléconduite de l'écluse de Neuilly-sur-Marne



Pose de la fibre optique

Après la mise en service de la téléconduite du canal du Nord en 2018 entre Moislains et Pont-l'Évêque, la modernisation de l'exploitation des ouvrages se poursuit sur l'itinéraire de la Marne. En effet, depuis le 1^{er} avril 2019, la téléconduite des écluses de Neuilly-sur-Marne (93) et Vaires-sur-Marne (77) et du barrage de Noisiel (77) est opérationnelle. Parallèlement, les horaires d'ouverture ont été élargis à 12h en semaine et 9h le week-end.

La téléconduite sur cet itinéraire permet de piloter à distance les trois ouvrages via un seul poste de commande (PC) implanté dans la cabine d'écluse de Neuilly-sur-Marne.

Les trois agents titulaires du PC assurent désormais plus d'entretien qu'auparavant (plus d'un cinquième de leur temps de travail). Les opérateurs peuvent être joints par VHF ou directement par interphone.

Pour préparer cette téléconduite, VNF a réalisé des travaux à hauteur de 650 000€ sans interruption de la navigation d'avril à août 2018 afin de rénover les automatismes, la vidéosurveillance, l'interphonie et la communication avec les usagers.

Par ailleurs, la fibre optique a été posée en rivière pour relier l'écluse de Vaires et le barrage de Noisiel au PC de téléconduite

sur une distance de 3 500m. Cette opération a été réalisée pour la première fois en régie par les agents d'exploitation et de maintenance de VNF.

Cette modernisation de l'exploitation des écluses a permis à VNF d'élargir ses horaires d'ouverture à 12h en semaine et à 9h les week-end et jours fériés.

CRÉATION D'UN GARAGE À BATEAUX À JAULNES

L'écluse de Jaulnes se situe en amont de l'île de Jaulnes dont seul le bras rive droite est navigable. L'étroitesse de ce bras impose le passage des bateaux par alternat, ce qui les oblige à attendre de manière statique. Un poste d'attente a donc été construit par VNF en aval rive gauche de l'île pour permettre aux usagers de stationner en toute sécurité en attendant le passage de l'écluse.

Ce poste d'attente est dimensionné pour recevoir des bateaux de 110m de long par 9,50m de large, il assure un mouillage de 2,30m.

L'amarrage des plaisanciers a été aussi pris en compte avec l'ajout de 3 pieux espacés de 10m, d'une lisse de guidage et de bollards d'amarrage additionnels.

Les travaux financés par VNF s'élèvent à 200 millions d'euros d'investissement (dont 40 millions d'euros d'études et de sondages), et ont été réalisés par VCMF du 18 mars 2019 à mi-avril 2019.

La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'Unité territoriale d'itinéraire Seine amont et sa subdivision entretien et exploitation.



ÉCLUSES DE MÉRICOURT BOUYGUES REMPORTE LE MARCHÉ DE CONCEPTION-RÉALISATION

A l'issue des deux années de dialogue compétitif qui ont permis à VNF d'élaborer conjointement avec les équipes candidates un avant-projet de l'opération, VNF vient de notifier le marché de conception-réalisation pour la rénovation et l'allongement des écluses de Méricourt. C'est le groupement Bouygues qui a été retenu en juillet 2019. Le chantier doit débuter en 2020.



Site de Méricourt

Le projet de rénovation et d'allongement des écluses de Méricourt vise à :

- ▲ Remplacer les bajoyers des deux écluses navigables afin de mettre fin aux pathologies constatées et retrouver le gabarit des écluses tel qu'il était à leur construction ;
- ▲ Profiter des travaux pour allonger l'écluse n°1 de 160m pour que le site dispose de deux écluses de 185m navigables pour les convois longs de 180m, et ainsi gagner en productivité ;
- ▲ Rénover la porte levante de l'écluse n°2 afin de garantir sa fiabilité.

Par ailleurs, l'ensemble des équipements des deux écluses sera remis à niveau, avec notamment l'installation de bollards flottants pour améliorer les services aux usagers, l'implantation en berge d'un nouveau bâtiment

de commande pour fiabiliser son accès et améliorer les conditions de travail de l'exploitant et un nouveau système d'automatisme des écluses et du barrage pour sécuriser leur exploitation.

Le projet détaillé de l'opération ainsi que les dossiers réglementaires seront réalisés au second semestre 2019 afin d'obtenir les autorisations préalables au lancement du chantier prévu au printemps 2020 pour une durée de 4 années.

L'ÉCLUSE DE CHATOU FIABILISÉE

Pour préparer l'ouvrage à la forte augmentation de trafic attendu principalement sur Chatou (travaux du Grand Paris, des jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024...), VNF a rénové les têtes amont et aval de l'écluse de 185m de Chatou (78) du 24 juin au 26 juillet 2019.



Rénovation des puits de vannes à Chatou

Les travaux ont été effectués tête aval et tête amont asséchées avec notamment :

- ▲ une maintenance sur les quatre vantaux et la fiabilisation des mécanismes de manœuvre ;
- ▲ la rénovation des puits de vannes et des étanchéités de l'ouvrage.

Les prestations avec arrêt total de la navigation sur Chatou ont duré 33 jours.

Pendant cette période, la navigation se faisait par l'écluse de Bougival qui fonctionnait 24h/24 et 7j/7.



Enlèvement des embâcles de Bougival

INTERVENTION D'URGENCE SUR L'ÉCLUSE DE BOUGIVAL

Suite à une vanne bloquée à l'écluse de Bougival (78) vers 1h du matin le 2 juillet, la navigation a été interrompue pendant 12h sur ce secteur de la Seine aval, l'écluse de Chatou étant en cours de rénovation à cette date.

L'équipe de maintenance de VNF s'est mobilisée pour résoudre au plus vite cet incident. VNF a fait intervenir une entreprise de plongée dès 8h30 pour enlever les embâcles, dont une grosse pièce métallique restée coincée dans les puits de vanne de l'écluse.

Vers 13h30, VNF a pu rétablir la navigation et faire passer la trentaine de bateaux en attente.

TRAVAUX DE RÉPARATION SUR L'ÉCLUSE DE NOTRE-DAME-DE-LA-GARENNE

Suite à un accident survenu le 12 décembre 2018, la porte tournante amont de l'écluse n°3 de Notre-Dame de la Garenne a été fortement endommagée. Le relevé des dégradations constatées a conduit VNF à entamer des travaux d'urgence de remise en service partielle de l'ouvrage au mois de mars 2019.



Réparation de la porte tournante de l'écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne

Les travaux définitifs, objets d'un chômage prévu du 16 septembre au 18 octobre 2019, vont intégrer la dépose de la structure de la porte d'un poids de 220 tonnes pour permettre principalement de :

- ▲ Réparer le tablier et les disques ;
- ▲ Fiabiliser les mécanismes de manœuvre de la poutre pare-chocs.

Il sera au préalable opéré un diagnostic amiante complet de l'ouvrage avec les éventuelles désamiantage nécessaires pour gommer le risque amiante.

OPÉRATION D'URGENCE À PORT-MORT AVANT RÉNOVATION COMPLÈTE

Dans le cadre d'un projet global de rénovation du barrage de Port-Mort prévu pour 2020, le comblement des fosses à l'amont de l'ouvrage sera opéré en urgence dès septembre car celles-ci se sont creusées plus vite que prévu, ce qui met en péril la stabilité d'ensemble de l'ouvrage. Cet opération d'un coût de 1,3 millions d'euros s'étendra sur 3 mois.

Reconstruit au début des années 1960, le barrage de Port-Mort fait aujourd'hui l'objet de désordres structurels (creusements de fosses). Une opération de rénovation est donc prévue à partir de 2020 afin d'assurer la pérennité de l'ouvrage, de fiabiliser la gestion de la ligne d'eau à l'amont, d'assurer la mise en sécurité des utilisateurs et des équipes d'exploitation et de maintenance, et de standardiser les équipements.

Si le comblement des fosses doit s'opérer en urgence dès septembre, le reste des travaux (modernisation des vannes, des équipements, des organes de manœuvre et des automates du barrage et la supervision, remplacement des centrales hydrauliques, rénovation du génie civil) commenceront en 2020.

RÉNOVATION DES GARAGES DE L'ÉCLUSE DU VEZOULT

Après concertation avec les usagers, VNF s'est engagée à lancer un vaste programme de rénovation, d'amélioration et de construction de garages d'écluses sur la Seine amont. En février, VNF a rénové en totalité les garages amont et aval de l'écluse du Vezoult situé à Noyen-sur-Seine (77). Depuis 2015, douze garages ont été modernisés et deux autres construits sur cet itinéraire.



Remplacement des passerelles d'accès à l'écluse du Vezoult

Les travaux ont été réalisés en février 2019 par VCMF pour un montant total de 260 000 € et ont porté sur :

- ▲ le rehaussement des pieux en vue de l'amélioration des conditions d'accostage et d'amarrage en période de montée des eaux ;
- ▲ le remplacement de quatre passerelles d'accès en acier et non

conforme à la réglementation par quatre passerelles en aluminium (deux sur chaque poste) ;

- ▲ la reprise des poutres de couronnement ;
- ▲ l'ajout de deux bollards.

La maîtrise d'œuvre a été réalisée par la subdivision Exploitation et Entretien de l'Unité territoriale d'itinéraire Seine amont de VNF.

Depuis 2015, douze garages ont été modernisés et deux construits.

OISE : CHÔMAGE QUINQUENNAL DE L'ÉCLUSE DE CREIL

La petite écluse de Creil effectuait son chômage quinquennal du 17 au 28 juin afin de fiabiliser l'ouvrage et assurer la sécurité des usagers et des agents. Les élus ont profité de cette période pour visiter l'ouvrage.

Le 21 juin, les élus locaux de Saint-Leu d'Esserant et Saint-Maximin ont pu visiter le barrage, la passe à poissons, la cabine d'écluse et les travaux menés en régie.

Ce fut également l'occasion pour les nouveaux arrivants du service de gestion de la voie d'eau de VNF de découvrir le matériel flottant en action : la bigue de 30 tonnes pour les batardeaux et la PPM de 4 tonnes pour la passerelle de chantier et les pompes.

Les agents d'exploitation étaient aussi présents en renfort pour la manutention et la mise en sécurité de l'écluse.



Dépose d'un vérin sur le barrage de Creil

Les travaux ont porté sur le redressement des protections de ventelle, la vidange des centrales hydrauliques, le remplacement des dix joints d'étanchéité et des fers plats, de l'ensemble des flexibles hydrauliques et de six vérins de ventelle.

Après ce chômage, les engins de levage sont restés sur place pour l'opération de démontage du vérin du pertuis de Creil prévu cet été, une première sur les barrages de l'Oise pour les équipes de Venette et Sempigny !

LE CANAL DES ARDENNES RÉNOVÉ

Plusieurs écluses vétustes du canal des Ardennes connaissent des défauts d'étanchéité. Il a donc été programmé au sein de l'Unité territoriale d'itinéraire Canaux de Picardie Champagne-Ardenne (UTI CPCA) un chômage sur l'écluse N°6 de Givry du 15 avril au 12 mai. Cette intervention réalisée en régie est le fruit d'une collaboration entre les équipes de maintenance, les agents d'exploitation et un menuisier de VNF Nord-Est. Ce chantier a pu être réalisé pour un montant inférieur à 40 000 euros.



Pose des portes à l'écluse de Givry

D'autres travaux ont été nécessaires pour parfaire l'étanchéité et améliorer la sécurité du site : réajuster les vannes amont, réparer localement les chardonnerets et des opérations de génie civil (chaudronnerie, électricité, hydraulique).

Sur le même canal, VNF a profité de ce chômage pour vérifier l'étanchéité des écluses d'Asfeld et de Vieux-les-Asfeld. Toutes les compétences rassemblées

ont permis la programmation et la réalisation de ce chantier pour un montant inférieur à 40 000 euros.

Cette collaboration exécutée dans une très bonne ambiance entre les agents des subdivisions exploitation et maintenance de l'UTI CPCA et VNF Nord-Est n'avait plus été faite depuis 2012. Elle devrait être reconduite en 2020 sur l'écluse d'Attigny, toujours sur le Canal des Ardennes.



Vérification des vannes amont de l'écluse d'Asfeld

LA SEINE EN NORMANDIE CONVENTION POUR LA BIODIVERSITÉ



Les îles de la Seine en Normandie sont des refuges pour la biodiversité. Classées NATURA 2000, un réseau européen de sites naturels, elles méritent d'être étudiées par des spécialistes. C'est l'objet de la convention que VNF, gestionnaire de ce domaine public fluvial, vient de signer avec le conservatoire d'espaces naturels Normandie Seine et la Communauté d'agglomération Seine-Eure.

L'île Gribouillard et l'île-aux-Boeufs et tant d'autres îles sauvages sur la Seine en Normandie seront mises à disposition des spécialistes du conservatoire pour étudier leur biodiversité.

En contrepartie, l'établissement s'engage, avec l'aide de la communauté d'agglomération Seine-Eure à établir un plan d'actions. Parmi ces actions : la restauration des berges et des habitats naturels, le ramassage des macro-déchets, la lutte contre les espèces exotiques envahissantes, et l'entretien des berges. Des actions de communication seront réalisées auprès des populations locales.

DES BLOGGERS SUR LA SEINE

En partenariat avec VNF, deux aventuriers, Charly Derouet, photographe, et Ceri Harris, rédactrice pour « Les Others », un média spécialisé dans les voyages d'inspiration nature et micro-aventure, ont traversé la Vallée de la Seine du 29 avril au 3 mai, en partant de l'île des Impressionnistes à Chatou jusqu'au Havre.

Réalisé en partenariat avec VNF, « Les Others » ont réalisé un blog complet avec des photos, des conseils et itinéraires de leur voyage au fil de l'eau.

Nautisme, escalade, vélo, randonnée, pêche, observation de la faune et de la flore... Il y a de nombreuses façons de découvrir la vallée de la Seine qui forme un milieu naturel et écologique exceptionnel. C'est ce que révèlent ces deux aventuriers à travers leurs clichés.

« Les Others » adressent un grand merci aux agents de la Seine aval pour l'accueil bienveillant transmis.



Retrouvez les photos sur www.lesothers.com

VNF ACCUEILLE DES RUCHES À BOUGIVAL



Depuis avril, VNF met à disposition de l'association Abeille et Coquelicot un terrain près des écluses de Bougival afin d'implanter des ruches pour la protection des abeilles. Essentielles au maintien des écosystèmes, elles sont pourtant en danger depuis 30 ans. VNF poursuit ainsi son action pour contribuer à la préservation de la biodiversité.

Des apiculteurs bénévoles de l'association ont ainsi travaillé et préparé la parcelle de terrain mise à disposition par VNF pour y semer une prairie fleurie. Après avoir récupéré trois essaims auprès de particuliers, ils les ont mis en ruche et installés.

Jean-Baptiste Guericolas, Président de l'association, nous explique que « la fin du printemps sonne le départ des abeilles dans leur quête d'un gîte durable. Si les opportunités en zone urbaine sont minces notamment en raison des arbres coupés et de la rareté des cavités dans le sol, les villes disposent tout de même de nombreux bienfaits. L'attention des services techniques aux marronniers, acacias, tilleuls..., la mise en place de fauchage tardif et la présence de forêts assurent un régime alimentaire varié pour constituer une population forte et nombreuse. »

PROJET STRATÉGIQUE ATELIERS SUR LA TRANSFORMATION NUMÉRIQUE

Dans le cadre du projet stratégique, une nouvelle direction doit voir le jour : la direction de la transition digitale. Son objectif est de faire rentrer VNF dans l'ère du numérique. Afin de répondre au mieux aux attentes des agents que ce soit en terme d'utilisation, d'information, d'utilité, d'accès... VNF fait le tour des directions territoriales afin de présenter et recevoir les doléances de chacun lors d'ateliers participatifs. L'atelier pour les agents du Bassin de la Seine s'est déroulé le 22 mai au quai d'austerlitz.



Atelier transformation numérique des agents du bassin de la Seine

Une vingtaine d'agents du bassin de la Seine, volontaires et représentatifs des différents métiers de la voie d'eau, ont ainsi participé à un atelier sur la

transformation numérique, un enjeu incontournable pour adapter l'organisation technique et humaine de l'Établissement.

Cet atelier de démonstration et de réflexion avait pour objectif de récolter le plus grand nombre d'idées à partir des possibilités offertes par les nouvelles technologies.

Les formateurs ont fait appel à la créativité des participants et à leur vision de l'implantation des nouvelles technologies dans le contexte VNF. Pour cela, l'atelier s'est déroulé sous forme de création de post-it numérique via une application pour exprimer les idées de chacun sur la signification de la dématérialisation, ses forces, ses faiblesses, des outils et des moyens pour dématérialiser...

GMAO : 316 AGENTS DÉJÀ FORMÉS

Après avoir été testée sur plusieurs sites en début d'année, l'application MAINTA de gestion de la maintenance assistée par ordinateur (GMAO) est en cours de déploiement sur tous les sites du bassin de la Seine. 316 agents ont déjà été formés à son utilisation. Les derniers agents non formés le seront d'ici la fin de l'année.



Formation à la GMAO des agents du bassin de la Seine

Accessible sur internet et via une application mobile, MAINTA a pour but de favoriser le dialogue entre l'exploitation et la maintenance, d'harmoniser les termes et les pratiques et de simplifier l'organisation de la maintenance.

316 agents ont déjà été formés à son utilisation par nos formateurs internes, et ont tous été équipés d'un smartphone pour pouvoir utiliser l'application mobile qui permet notamment d'ajouter des photos annotées, ce qui la rend plus adaptée pour le terrain. Les agents qui n'ont pas encore été formés le seront d'ici la fin de l'année 2019.

Les premiers tests d'intégration des opérations de maintenance préventive seront réalisés cet été, pour une mise en service à la rentrée. D'autres fonctionnalités qui faciliteront l'usage de MAINTA seront ensuite déployées au second semestre afin d'en faire un outil quotidien pour la planification et le suivi des actions de maintenance sur tous les ouvrages du bassin de la Seine.

✉ maintenance.dtbs@vnf.fr

☰ Pour accéder à MAINTA : <https://gmaodtbs.vnf.fr>

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES 2019

Le plan de développement des compétences 2019, anciennement « plan de formation », est basé sur une nouvelle approche qui prend en compte le potentiel de l'individu et sa capacité à s'engager dans la construction de son parcours professionnel. La commission locale de formation du bassin de la Seine s'est réunie le 21 mai 2019 et a validé les grandes orientations pour l'année en cours.



LES ORIENTATIONS 2019

- ▲ Poursuite des formations relevant du domaine « **sécurité-prévention** » (habilitations électriques, conduite d'engins, secourisme, sécurité incendie) ;
- ▲ Déploiement des formations « **sécurité-santé nouveaux entrants** ». Portée par la direction, cette formation obligatoire va permettre d'assurer la **sécurité et de protéger la santé des personnels** nouvellement arrivés au sein de VNF ;
- ▲ Mise en place des formations « **Soudage** » pour les agents dans les Unités territoriales d'itinéraire (UTI) : la consultation réalisée permet de disposer de relais dans le périmètre géographique pour **assurer des sessions de proximité aux agents** ;
- ▲ Poursuite des **formations bureautiques** dans le cadre du déploiement de l'outil Microsoft et de la migration informatique (Word et Excel) ;

- ▲ Poursuite du déploiement des sessions de **formation liées à la GMAO** ;
- ▲ Mise en place des formations « **Métiers itinérants-automatismes 3^{ème} génération** » : un marché est en cours de finalisation par le siège auquel VNF Bassin de la Seine va se raccrocher pour **accompagner le développement professionnel des agents** ;
- ▲ Poursuite des formations « **gestes et postures** » : une consultation a été réalisée avec la désignation d'un nouveau prestataire (NEO FORMA) ;
- ▲ La prise en compte des spécificités de certaines UTI dans le cadre de l'organisation de certaines sessions pour être au plus près des agents.

SYNTHÈSE DES DE BESOINS

- ▲ **2 624 demandes** ont été remontées par les services ;
- ▲ **88% des besoins sont concentrés**

sur **5 thèmes** (sécurité-prévention/exploitation-maintenance/système d'information-bureautique/ingénierie-maîtrise d'ouvrage/commande publique-achat), dont **43% au titre de la thématique « sécurité-prévention »**.

BILAN À MI-PAROURS

En juin, **746 agents ont déjà été formés pour 161 formations**. Les formations des domaines « sécurité prévention » et « exploitation-maintenance » ont été les plus suivies avec environ 250 agents formés lors d'une cinquantaine de formations par domaine.

Enfin **27 stagiaires ont été accueillis depuis le début de l'année dont 13 répondant aux critères de la convention avec la Région Île-de-France**.

☰ Pour plus d'informations, consultez l'intranet

SECOURS À VICTIMES DES DÉFIBRILLATEURS SUR LA SEINE AVAL

Suite à la validation par les parlementaires français du statut juridique de citoyen-sauveteur en février, la majorité des sites VNF de la Seine aval sont équipés d'un défibrillateur automatisé externe (DAE).

Ces équipements portatifs sont mis à disposition des usagers de la voie d'eau, des entreprises extérieures intervenant sur le domaine public fluvial et des agents VNF. Ils sont installés dans les **cabines d'écluses accessibles 24h/24** (Suresnes, Chatou, Andrézy, Méricourt, Notre-Dame-de-la-Garenne, Amfreville-sous-les-Monts) et de 5h50 à 20h pour l'écluse de Bougival.



Ils sont utilisables par les **secouristes et sapeurs-pompiers, mais aussi par tout public non formé**. En effet, ces défibrillateurs entièrement automatiques donnent des instructions vocales claires à l'utilisateur dès l'ouverture de l'appareil.

Des sessions de formations de secouriste sont dispensées dans les **Unités territoriales d'itinéraire** du bassin de la Seine pour que les agents apprennent à bien réagir face à un accident.



CONCOURS FLUVIALTECH : LES « ÉCLUSÉES À POISSONS » TOUJOURS EN LICE

Challenge interne à VNF. Le concours FluvialTech a pour objectif de valoriser et partager les meilleures pratiques, les idées et les projets innovants et durables au sein de l'établissement. Sur les 37 dossiers déposés, 4 projets ont été proposés par les équipes de VNF Bassin de la Seine. L'« Éclusées à poissons », proposé par le Service études et grands travaux, figure parmi les 13 dossiers présélectionnés.

Jean Auternaud, Altaf Haja Mohamed Mohideen et Louise Danvel du service Études et Grands Travaux proposent d'utiliser ces ouvrages pour faire passer les poissons.

Leur projet, intitulé « Éclusées à poissons », consiste à **provoquer un cycle d'éclusage spécial** en ouvrant le système d'alimentation amont des écluses pour créer un courant qui attirera les poissons.

Les lauréats seront désignés à la rentrée.

Partis du constat que **les poissons passent par les écluses** (comment expliquer autrement que certains poissons migrateurs soient observés sur la Marne alors qu'il n'existe pas de passe à poissons sur plusieurs ouvrages ?),



[Pour plus d'informations, consultez l'intranet](#)

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DE SATISFACTION VOTRE LETTRE VNF BASSIN DE LA SEINE

Une enquête de lectorat de la lettre interne « VNF Bassin de la Seine » a été réalisée en 2019 auprès de tous les agents du bassin de la Seine afin de recueillir leur avis et leurs attentes.

▲ **Au total, 230 agents ont répondu à l'enquête, soit 25% des effectifs. La grande majorité des participants (93%) est satisfaite de ce support d'information interne.**

▲ 93% des agents lisent la lettre interne (toujours (27%), souvent (23 %), de temps en temps (43%)). 4% ne la lisent pas par manque de temps ;

▲ 52% lisent la version papier contre 47% pour la version en ligne sur l'intranet ;

▲ 70% prennent au moins 10 minutes en fonction du sommaire ;

▲ Sa périodicité de 3 à 4 numéros/an convient à 96% des participants ;

▲ les thèmes abordés qui recueillent le plus d'intérêt sont **les sujets d'actualité**

générale, les travaux sur le bassin de la Seine et la vie du service.

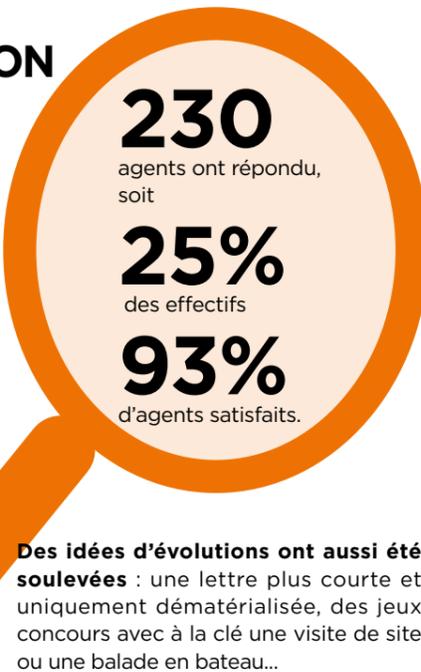
▲ 96% sont satisfaits du graphisme même s'ils apprécieraient une charte plus moderne.

▲ 96% sont satisfaits de la qualité rédactionnelle des textes qu'ils jugent instructifs (93%). Ils souhaiteraient cependant voir mieux ressortir les difficultés de terrain.

▲ 87% sont satisfaits du choix des sujets. Les remarques les plus courantes sont d'intégrer d'avantages de portraits d'agents de service.

▲ Les visuels conviennent à 90% des participants.

De nombreuses propositions de sujets ont été soumises : les innovations, la vue de VNF de l'externe (collectivités territoriales, partenaires...), l'écologie, les informations Ressources Humaines (formations et évolution de carrière, qualité de vie au travail...)



Des idées d'évolutions ont aussi été soulevées : une lettre plus courte et uniquement dématérialisée, des jeux concours avec à la clé une visite de site ou une balade en bateau...

Merci à ceux qui ont participé à ce questionnaire et dont les résultats nous permettront de faire évoluer ce support interne.

FRANÇOIS LANDAIS

DIRECTEUR TERRITORIAL ADJOINT



Arrivée le 1^{er} juillet 2019

François LANDAIS a rejoint l'équipe de direction de VNF Bassin de la Seine au 1er juillet en tant que Directeur territorial adjoint.

Il était jusqu'à présent Directeur Régional adjoint de l'Hébergement et du Logement en région Île-de-France (DRIHL) et Directeur départemental de la DRIHL en Seine-Saint-Denis.

Précédemment, son parcours diversifié au sein du ministère et de ses établissements publics l'avait déjà amené sur les berges de Seine, en ayant été chef de la subdivision de Joinville du Service navigation de la Seine à la fin des années 90, puis à Ports de Paris comme Directeur de l'agence portuaire Paris Seine durant 4 années, de début 2010 à fin 2013.

ILS ONT CHANGÉ DE POSTE

MARS

MARZOLF Lyna SD/SPTF

AVRIL

FOURNIER Thibaut SPTF/BRSN

LAPORTE Franck UCPCA/SE

JUIN

BAUMGARTNER Rachel USA/SM



IN MEMORIAM

THIERRY GULLAIN

AGENT D'EXPLOITATION SPÉCIALISÉ / UTI MARNE

Thierry Gillain a été affecté au Service Navigation de la Seine - Arrondissement Champagne - Subdivision de Château-Thierry le 31 mai 1996 sur le poste d'éclusier-barragiste de Courcelles. Il était préalablement affecté à la DDE de la Marne - Subdivision de Montmirail.

En 2002, suite à l'automatisation des écluses de la subdivision de Château-Thierry, Thierry Gillain est devenu agent d'exploitation et d'entretien du centre de Mont-Saint-Père.

Durant sa carrière au Service Navigation puis au sein de VNF, Thierry Gillain a assuré le rôle d'itinérant, a participé aux manœuvres quotidiennes comme aux manœuvres plus lourdes d'abattage et de relevage des barrages manuels et s'est particulièrement investi dans l'entretien et l'embellissement du site du barrage-écluse de Courcelles.

Nous nous associons à la peine de sa famille, proches et collègues.

ILS SONT ARRIVÉS

MARS

COSSE Christelle UM/BAGD

Chargée de gestion du domaine

BLUTEAU Florian SEGT/EGT2

Chef d'Unité

CIRETTE Cyri UBS/SAT

Responsable de la mission exploitation de la voie d'eau

LOUISET Eddy USA/SEE

Eclusier barragiste GTS St Maurice

AVRIL

BILLOT Jean-Michel USN/BPPP

Chargé de gestion sécurité et prévention

YOUSFI Elvira SGVE/UEP

Chargé d'études «gestion technique du réseau et des équipements»

DUFOUR Olivier USN/SE

Chef de la Circonscription RAC

MAI

VILAIN Enguerrand UCPCA/SE

Agent touage phonie entretien Passage Spécial de Riqueval

JUILLET

ROULLOT Cédric UM/SE

Agent d'exploitation

ILS SONT PARTIS

MARS

GUYARD Merlin UBS/SM

AVRIL

VILLEROY Nancy UCPCA/SE MAI

FONTAINE Yoan USN/SE

TERCHOUNE Sabrina USA/BET

JUIN

DEROLEZ Justine DIRECTION

JUILLET

NONIN Mathieu UNS/SE



Les agents de VNF des sites d'Austerlitz ont participé activement à l'expérimentation de la déchèterie fluviale.

3m³ de déchets et encombrants ont été collectés et déposés sur la péniche SUEZ amarée au quai d'Austerlitz le vendredi 4 juillet.

Nous remercions tous les agents qui se sont mobilisés pour cette opération de tri et de collecte.

VNF Bassin de la Seine

L'ACTUALITÉ DU RÉSEAU BASSIN DE LA SEINE - N° 62 - JUILLET 2019