



Béthune, le 30 avril 2009

Le Directeur général adjoint

référence : 2210/0900013/0430

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution de Voies navigables de France (VNF) au Green Book TEN-T de la Commission Européenne.

Voies navigables de France est l'établissement public en charge de l'entretien, de l'exploitation et de la régénération du réseau de navigation fluvial en France.

VNF attache une importance particulière à la politique des Réseaux Trans-Européens de Transports, notamment du fait du projet Seine-Escaut, projet prioritaire n°30 développé par VNF.

La contribution de VNF souligne la nécessité :

- de l'évolution de la politique des RTE-T vers une logique de multimodalité et de réseau,
- de la continuation et de l'intensification du soutien financier au mode fluvial,
- de la création d'une politique élargie de soutien au mode fluvial, notamment dans sa composante transport, afin de donner les moyens de ses ambitions au mode fluvial notamment en termes de modernisation, d'accroissement de capacité, de services aux usagers et d'innovation.

Vous en souhaitant bonne réception, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

**Patrick LAMBERT**



## Ten T Green Paper Questionnaire VNF contribution

### **Q1 Should the Commission's assessment of TEN-T development to date cover any other factors?**

La stratégie des RTE-T actuelle est essentiellement basée sur une approche modale et par grands projets. Le secteur fluvial est notamment représenté par le projet Seine-Escaut, projet prioritaire n°30. Néanmoins il apparaît qu'une évolution souhaitable de la doctrine des RTE-T réside dans la meilleure prise en compte des enjeux liés à la multimodalité, notamment dans une perspective de réseaux intégrés dans les grands corridors de transport (green corridors). Il est donc nécessaire de continuer à supprimer les goulets d'étranglements qui pèsent sur le transport fluvial, cela dans une logique d'optimisation générale de la chaîne des transports.

L'enjeu de la multimodalité pourrait également être traité utilement par la prise en compte à meilleur niveau de la capacité des grands projets à être interconnectés dans le cadre d'un réseau performant. Ainsi le projet SNE inclut la création de nœuds d'échanges multimodaux qui sont autant d'interface de création de valeur avec les territoires et d'optimisation des parts modales de chaque mode de transport. La formalisation d'une stratégie relative à la création de ces interconnexions et l'inclusion de cette stratégie dans chacun des projets prioritaires pourra dès lors permettre une intégration progressive et optimisée des chaînes de transport européennes.

Dans une large mesure le projet Seine-Escaut a déjà fait siennes ces préconisations :

- le projet Seine-Escaut est un grand projet de transport durable qui permettra de reporter des trafics de la route vers la voie d'eau en maximisant les bénéfices environnementaux liés à cette opération.
- le projet Seine-Escaut est un grand projet de territoire. Il est co-développé avec et pour les territoires. Il permet la création de richesses au plus près des espaces irrigués notamment par la création de ports multimodaux mais également grâce au développement d'activités complémentaires telles que le tourisme, la production d'énergie et le développement local au sens large. Par ailleurs le projet renforce l'attractivité générale des territoires traversés et met en valeur des atouts importants en terme d'environnement, de gestion et d'approvisionnement en eau, de minimisation des impacts climatiques de la chaîne des transports et d'adaptation au changement climatique.

Cette approche multidisciplinaire pourrait être plus amplement développée dans le cadre de la doctrine des RTE-T. Elle permet une création de valeur notamment pour le secteur privé et les différents acteurs publics concernés par le projet et facilite ainsi le financement de l'ouvrage.

L'enjeu de l'optimisation de l'utilisation des infrastructures de transport ainsi que de leur interopérabilité est de première importance. Dans le secteur fluvial, VNF est engagé dans la

mise en place des RIS (River Information Services) ce qui permettra une amélioration de la performance du réseau notamment dans l'usage des infrastructures existantes, dans l'interopérabilité et la diffusion d'innovations technologiques sur le plan de l'information et de l'organisation.

L'implantation des RIS, financés par le programme TEN-T apporte une grande valeur ajoutée à la voie d'eau. La France est en train d'initier, avec les ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen un système d'échange de données. Ce système permettra de favoriser le développement durable des trafics fluviaux par l'organisation et le suivi d'actions communes devant améliorer la synergie entre les partenaires et augmenter la part modale de la Voie d'Eau dans les pré et post acheminements des trafics. L'objectif consiste à augmenter le niveau de qualité de service et la planification de tous les trafics fluviaux. Ainsi l'AIS va permettre aux ports de connaître le moment exact d'arrivée des bateaux ; la déclaration de chargement ERINOT facilite le travail du batelier ; la demande de place à quai « berth management » facilite la réception des bateaux fluviaux dans les ports etc...

De manière plus globale le secteur de la recherche nécessite un soutien fort.

Afin de faire progresser le transport fluvial il convient de mieux identifier les manques en matière de recherche et de développement et de combler ce retard en soutenant et en aidant à la création de programmes de recherche. Des scénarios précis doivent être établis afin d'anticiper les futures demandes, d'anticiper les futurs changements en matière de propulsion, les changements en matière de sécurité, les effets de l'évolution des prix du carburant, du changement climatique ou encore des possibilités d'automatisation de certains systèmes ainsi que de la meilleure utilisation des infrastructures existantes.

Ce volet plus général de la politique des transports pourra être pris en compte dans les RTE-T afin de mettre en cohérence les ambitions européennes en terme d'infrastructures et la nécessité d'un travail d'optimisation et d'innovation sur la chaîne des transports.

Le mode fluvial se caractérise par des réserves de capacité importantes, tant sur le grand gabarit que sur le petit gabarit. Les infrastructures existantes ont donc les capacités d'accueil nécessaires à une montée en charge prônée par les politiques européennes et nationales, si tant est que certains goulets d'étranglements soient levés.

Dans l'optique des objectifs ambitieux de développement du mode fluvial et notamment du report modal dans les grands corridors de transport, la politique proposée par les RTE-T pourra faire une part plus importante aux contributions financières en direction du mode fluvial, tant sur le plan des infrastructures que sur le plan des développements liés au mode de transport.

- Sur le plan des infrastructures, le soutien financier à la continuation des grands projets fluviaux prioritaires, à la suppression des goulets d'étranglements, à l'augmentation de gabarit de certains axes et à l'harmonisation du gabarit de certains réseaux devra être renforcé afin de donner les moyens de ses ambitions au mode fluvial.
- Sur le plan du mode de transport, un élément essentiel de la réussite du mode fluvial réside dans la modernisation, le développement et l'accroissement général de capacité de la flotte fluviale. En effet la performance des opérateurs de transports et de la flotte fluviale qui opèrent sur le réseau devra être augmentée

notamment en France dans les années à venir pour faire face à l'accroissement de trafic généré par le projet Seine-Escaut.

La formalisation d'une stratégie d'accompagnement et de soutien au développement de la flotte fluviale de la part des RTE-T permettrait de garantir l'adéquation des infrastructures et des prestataires de transport autour d'une chaîne logistique performante et moderne.

**Q2 What further arguments are there for or against maintaining the comprehensive network, and how could the respective disadvantages of each approach be overcome?**

L'évolution de la doctrine des RTE-T pourrait être la suivante :

- Une meilleure prise en compte de l'intermodalité entre les modes notamment dans les décisions de financement et les caractéristiques des projets qui pourraient et devraient mettre en place une stratégie de développement de nœuds multimodaux.
- Une prise en compte des « green corridors » dans leur dimension multimodale et notamment dans les systèmes de gestion intégrés des chaînes logistiques. A cet effet l'enjeu de l'interopérabilité des informations est essentielle non seulement pour un même mode sur différents territoires mais également entre les modes sur un même territoire.
- La doctrine des RTE-T pourrait ainsi évoluer vers une logique géographique plutôt qu'une logique de mode.

**Q3 Would this kind of priority network approach be better than the current priority projects approach? If not, why not and what are the particular strengths of the latter? If so, what (further) benefits could it bring, and how should it be developed?**

Du point de vue du transport fluvial une vision en terme de réseau est tout à fait pertinente et permet d'apporter une plus grande cohérence dans les politiques de développement des infrastructures. Cette logique est déjà appliquée dans le cadre du projet Seine-Escaut avec notamment les ramifications du projet en Ile de France, dans le Nord Pas de Calais et sur les réseaux Wallons et Flamands. Cette mise en cohérence du gabarit de la liaison est nécessaire à la maximisation des effets du projet en terme de trafic et à l'atteinte du meilleur effet réseau possible sur le territoire au sens large.

Cette approche en terme de réseau devra donner toute sa place à la réflexion sur les capacités d'utilisations, les services aux usagers et les tarifications qui pourraient être appliquées à ce nouvel axe de travail pour le transport fluvial.

Une approche en terme de réseau permettra également une meilleure prise en compte des enjeux liés au développement durable.

VNF souhaite dans cette optique que l'évaluation et la comparaison des projets et des réseaux de transport prennent en compte l'ensemble des impacts, des opérations et des modes, et notamment l'inclusion de la phase de chantier, et, en complément de l'impact énergétique/CO2, les questions de bruit, de congestion, de sécurité et toutes les autres externalités constituant le bilan environnemental global des transports.

Une meilleure évaluation des transports permettra de les mobiliser dans l'optique d'une amélioration durable de leur performance.

Dans la logique des points qui précèdent et de l'évolution de la doctrine des RTE-T (multimodalité, réseau, innovation) VNF propose que les missions des coordonateurs européens soient renforcées et réorientées dans une optique plus inter-modale et géographique qui pourrait les voir nommer coordonateur d'un « green corridor ».

**Q4 Would this kind of flexible approach to identifying projects of common interest be appropriate for a policy that, traditionally, largely rests on Member States' individual infrastructure investment decisions? What further advantages and disadvantages could it have, and how could it best be reflected in planning at Community level?**

La notion de réseau est compatible avec les prérogatives nationales en terme de développement des infrastructures.

Ainsi l'exemple Seine-Escaut démontre qu'il est possible de développer une approche intégrée entre différents pays promoteurs d'un même projet.

Dans cette optique le rôle du coordonateur est essentiel et permettrait d'amorcer une gestion plus opérationnelle et intégrée des projets et réseaux au niveau européen.

De plus on observe que les acteurs moins conventionnels de la politique des transports sont de plus en plus sollicités, notamment les collectivités territoriales et les partenaires privés pour le financement et l'exploitation de nouveaux projets.

Le développement d'un projet et d'un réseau de transport font donc nécessairement appel à des acteurs divers au-delà de l'Etat.

Dans le cadre de Seine-Escaut, VNF a contribué à démontrer que le projet est un grand projet de développement territorial et qu'il peut et doit être conduit en synergie avec d'autres développements (économique, loisir, énergie...) renforçant ainsi l'attractivité vis-à-vis de la sphère privée.

D'une manière générale, les objectifs de la Commission Européenne à travers les RTE-T et notamment le renforcement de la compétitivité économique et le développement durable des transports sont des arguments pertinents et porteurs pour appuyer les Etats dans leurs démarches de développement et de financement des chaînes de transport.

**Q5 How can the different aspects outlined above be best taken into account within the overall concept of future TEN-T development? What further aspects should be taken into consideration?**

Un point important à prendre en compte est la nécessité d'avoir une approche intégrée entre l'amélioration de la performance de la flotte et le développement d'infrastructures capables de porter ces évolutions.

Ainsi l'évolution de la doctrine des RTE-T pourra prendre en compte de manière croissante la notion de service aux usagers et les développements liés, notamment pour ce qui concerne la mise à disposition d'information.

**Q6 How can ITS, as a part of the TEN-T, enhance the functioning of the transport system? How can investment in Galileo and EGNOS be translated into efficiency gains and optimum balancing of transport demand? How can ITS contribute to the development of a multi-modal TEN-T? How can existing opportunities within the framework of TEN-T funding be strengthened in order to best support the implementation of the ERTMS European deployment plan during the next period of the financial perspectives?**

La doctrine des RTE-T devra prendre en compte tous les éléments nécessaires à la création d'une chaîne des transports performante.

Ainsi la thématique infrastructure pourra être complétée par une approche sur l'optimisation logistique, la mise à disposition d'information, l'accompagnement de l'innovation.

Ces éléments pourront être appréhendés au niveau d'un réseau et dans l'optique d'une multimodalité et d'une inter-opérabilité afin de maximiser la gestion du trafic, la performance des opérations de transport et l'usage des infrastructures.

De manière plus spécifique VNF soutient la démarche de développement des technologies de l'information et de la communication pour améliorer la traçabilité et l'efficacité des opérations de transport.

La priorité réside dans l'harmonisation des équipements et prestations dans le transport fluvial. Mais à plus long terme il est nécessaire de travailler à l'inter-opérabilité des modes sur ces enjeux d'échange de l'information.

Les nouveaux projets vont permettre d'avancer dans la mise à disposition des dernières innovations en terme de management, de services à l'utilisateur et de traitement de l'information.

**Q7 Do shifting borderlines between infrastructure and vehicles or between infrastructure provision and the way it is used call for the concept of an (infrastructure) project of common interest to be widened? If so, how should this concept be defined?**

**Q8 Would this kind of core network be "feasible" at Community level, and what would be its advantages and disadvantages? What methods should be applied for its conception?**

L'approche modale en vigueur actuellement pourrait être abandonnée au profit d'une approche multimodale.

Cette évolution en terme de stratégie qui pourra s'appuyer sur une déclinaison en réseau, est du plein ressort des institutions européennes.

La mise en œuvre de ces principes devra ensuite être portée par les gestionnaires d'infrastructures et les Etats Membres, mais il existe déjà des initiatives allant dans ce sens.

Il est donc envisageable d'évoluer dans cette direction en s'appuyant sur le principe de déploiement d'une politique des transports plus intégrée et performante.

**Q9 How can the financial needs of TEN-T as a whole – in the short, medium and long term – be established? What form of financing – public or private, Community or national – best suits what aspects of TEN-T development?**

Le projet Seine-Escaut sera réalisé en contrat de partenariat public privé.

Cette modalité de développement permettra un appel au financement de la sphère privée ainsi qu'une ouverture des participations des acteurs publics.

La sphère publique doit prendre toute sa place dans le financement des infrastructures de transport, mais un projet performant doit également se montrer attractif vis-à-vis des acteurs privés, que ce soit par le biais de la structure d'exploitation ou par le biais des modalités de développements complémentaires comme les ports multimodaux, les activités touristiques, les projets énergétiques, de gestion hydraulique etc.

A cet égard il est important de constater l'effet levier des financements communautaires sur des grands projets.

Néanmoins les ressources limitées pour faire face aux nombreuses sollicitations plaident en faveur d'une augmentation de l'enveloppe dédiée aux RTE-T.

**Q10 What assistance can be given to Member States to help them fund and deliver projects under their responsibility? Should private sector involvement in infrastructure delivery be further encouraged? If so, how?**

Les RTE-T pourront faire utilement la promotion d'une approche plus territoriale des projets et réseaux afin de développer des projets ayant une plus-value locale forte ainsi qu'une acceptabilité renforcée et pouvant par là même mettre en œuvre une approche multi-acteurs innovante tant en terme de financement que de création d'activité.

**Q11 What are the strengths and weaknesses of existing Community financial instruments, and are new ones needed (including "innovative" instruments)? How could the combined use of funds from various Community resources be streamlined to support TEN-T implementation?**

Dans le cadre de grands projets de transports durables, des économies de CO2 doivent être réalisées.

Ces économies ne sont actuellement pas valorisées.

VNF, en lien avec la Caisse des Dépôts et Consignations, mène une réflexion pour permettre une valorisation financière des économies de CO2 générées par la performance accrue de la chaîne de transport.

Cette modalité de financement, si elle ne peut être décisive dans le développement de grands projets, peut néanmoins exercer un effet levier important.

Dans l'optique des négociations post-Kyoto, la Commission Européenne pourrait se saisir de cette question pour travailler avec la BEI à un mécanisme de projet permettant de rétribuer les acteurs vertueux du monde du transport (gestionnaires d'infrastructures, chargeurs et prestataires de transport) qui mettent en œuvre les conditions d'une diminution durable de l'impact énergétique des prestations de transport.

Ce mécanisme de financement aurait notamment le mérite de ne pas faire appel à un mécanisme de financement public mais de provenir au contraire d'un marché international du carbone, structuré et opérationnel.

**Q12 How could existing non-financial instruments be improved and what new ones might be introduced?**

Les coordonnateurs des projets pourraient se voir confier des missions plus larges et dans une optique géographique de corridor et multimodale.

Les RTE-T pourront également se structurer sous forme de réseau prioritaire de manière à interconnecter les projets existants.

La création d'une structure transversale pour les aspects relatifs à la politique des transports (innovation, information, gestion du trafic, promotion de nœuds de connexion, traçabilité) pourra également favoriser la mise en cohérence entre les enjeux liés aux infrastructures et les enjeux liés à l'optimisation de la chaîne des transports.

**Q13 Which of these options is the most suitable, and for what reason?**