



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCOURS PROFESSIONNEL DE TECHNICIENS SUPÉRIEURS PRINCIPAUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Session 2021

Épreuve n°1

SPÉCIALITÉ : Entretien et exploitation des infrastructures

Durée : 2 heures – coefficient 3

Ce dossier comprend 18 pages y compris celle-ci

2021-TSPDD-59-EEI

Instructions à lire attentivement avant de commencer l'épreuve :

- Vous devez remplir en totalité le bandeau situé en haut de chacune de vos feuilles de composition A3, y compris le numéro d'inscription communiqué dans votre convocation ; à défaut, votre composition ne sera pas corrigée.
- En dehors des bandeaux, aucun signe distinctif ni signature ne doit apparaître sur vos copies, sous peine d'exclusion du concours.
- Il ne faut rien inscrire sur le sujet.
- Vous devez utiliser exclusivement des stylos-bille de couleur foncée noire ou bleue (les stylos à plume et crayons à papier sont proscrits).
- Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé.
- Aucun document, ni matériel électronique n'est autorisé.
- Les feuilles de composition A3 doivent toutes être numérotées, sous la forme : Numéro de la page/Nombre total de pages.
- Le document contenant les sujets ne doit pas être rendu.

Cette épreuve consiste à répondre à quatre questions à partir d'un dossier comportant des documents relatifs aux politiques publiques portées par les ministères chargés de la Transition écologique et du logement.

Ce dossier comprend 9 documents.

Document 1 : Extrait du code des transports (extrait de l'article L.4311-1). **1 page**

Document 2 : Extrait du Décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes. **1 page**

Document 3 : « Marchés publics : nouveaux seuils européens applicable au 1^{er} janvier 2020 » article de la Direction des Affaires Juridiques du Ministère de l'économie des finances et de la Relance. **2 pages**

Document 4 : Extrait du règlement de la Commission Consultative des Marchés de Voies Navigable de France. **2 pages**

Document 5 : Tableau de synthèse des contrôles réalisés par le Contrôle Général Financier de Voies Navigables de France (VNF) notamment en ce qui concerne la commande publique. **1 page**

Document 6 : Article 1^{er} de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des Mobilités. **1 page**

Document 7 : Extrait de la synthèse des débats du colloque du 29 mai 2019 relatif au transport fluvial. **4 pages**

Document 8 : « A la reconquête des réseaux navigables » La Croix, le 6 avril 2021. **2 pages**

Document 9 : « Fret fluvial : un retour attendu » Le Républicain. **1 page**

► **Question 1 : Quelles sont les missions de VNF ?**

(5 à 10 lignes maximum)

(3 points)

► **Question 2 : Quelle est la différence entre VNF et les entités chargées de la gestion du Réseau Routier National Non Concédé (RRN-NC) ?**

(10 à 20 lignes)

(4 points)

► **Question 3 : Vous êtes responsable d'opérations de maintenance, votre chef d'unité vous confie la rédaction du marché de travaux relatif au chômage de l'écluse des Fontinettes (montant estimé à 10.5 Millions € Hors Taxe). Quelle est la procédure de passation et quelles seront les procédures internes à appliquer ?**

(10 à 20 lignes)

(6 points)

► **Question 4 : Au vu des documents quels sont les avantages compétitifs du fret fluvial et ses perspectives d'évolution ?**

(15 à 20 lignes)

(7 points)

► **Orthographe, clarté, organisation des idées : 2 points bonus ou malus**



Code des transports

Version en vigueur au 07 avril 2021

PARTIE LEGISLATIVE (Articles L1000-1 à L6795-1)

QUATRIEME PARTIE : NAVIGATION INTERIEURE ET TRANSPORT FLUVIAL (Articles L4000-1 à L4651-2)

LIVRE III : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ET PORTS FLUVIAUX (Articles L4311-1 à L4323-1)

TITRE IER : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (Articles L4311-1 à L4316-11)

Chapitre Ier : Objet et missions (Articles L4311-1 à L4311-8)

Article L4311-1

Modifié par LOI n°2012-77 du 24 janvier 2012 - art. 1

L'établissement public de l'Etat à caractère administratif dénommé " Voies navigables de France " :

1° Assure l'exploitation, l'entretien, la maintenance, l'amélioration, l'extension et la promotion des voies navigables ainsi que de leurs dépendances en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport, contribuant ainsi au report modal par le réseau principal et par le réseau secondaire ;

2° Est chargé de la gestion hydraulique des voies qui lui sont confiées en conciliant les usages diversifiés de la ressource aquatique, ainsi qu'en assurant l'entretien et la surveillance des ouvrages et aménagements hydrauliques situés sur le domaine qui lui est confié ;

3° Concourt au développement durable et à l'aménagement du territoire, notamment par la sauvegarde des zones humides et des aménagements nécessaires à la reconstitution de la continuité écologique, la prévention des inondations, la conservation du patrimoine et la promotion du tourisme fluvial et des activités nautiques ;

4° Gère et exploite, en régie directe ou par l'intermédiaire de personnes morales de droit public ou de sociétés qu'il contrôle, le domaine de l'Etat qui lui est confié en vertu de l'article L. 4314-1 ainsi que son domaine privé.

Article L4311-1-1

Création LOI n°2012-77 du 24 janvier 2012 - art. 1

Voies navigables de France est chargé de l'étude de toute question relative à la navigation intérieure et à l'utilisation des cours et plans d'eau.

Cet établissement apporte un appui technique aux autorités administratives de l'Etat en matière de navigation intérieure et propose toute réglementation qu'il estime nécessaire concernant l'exploitation du domaine public fluvial, les activités et les professions qui s'y rattachent ainsi que la police de la navigation intérieure.

Article L4311-1-2

Création LOI n°2012-77 du 24 janvier 2012 - art. 1

Pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'Etat territorialement compétent dispose des services de Voies navigables de France.

L'établissement informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public.

Article L4311-1-3

Création LOI n°2012-77 du 24 janvier 2012 - art. 1

L'Etat et l'Agence de financement des infrastructures de transport de France concourent au financement des actions et projets prévus pour les voies navigables.

Article L4311-2

Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 50

Dans le cadre de ses missions, Voies navigables de France peut également :

1° Proposer des prestations aux collectivités territoriales ou à leurs groupements propriétaires de cours d'eau, canaux, lacs, plans d'eau et ports fluviaux ;

2° Assurer, y compris par l'intermédiaire de sociétés, l'exploitation de ports fluviaux et de toutes installations propres à favoriser le développement de la navigation intérieure ;

3° Gérer les constructions flottantes et tout matériel intéressant la navigation intérieure, dont l'Etat est propriétaire ;

4° Gérer toute participation de l'Etat dans les entreprises ayant une activité relative à la navigation intérieure ;

5° Etre chargé de l'organisation du financement, de la réception et de l'élimination des déchets survenant lors de la navigation conformément aux conventions internationales applicables en la matière ;



Décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes.

i Dernière mise à jour des données de ce texte : 01 janvier 2014

NOR : EQUX0500317D

Version en vigueur au 07 avril 2021

Le Président de la République,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire,

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu la loi d'orientation n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République, notamment son article 4 ;

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;

Vu la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile ;

Vu le décret n° 67-278 du 30 mars 1967 relatif à l'organisation et aux attributions des services départementaux et régionaux du ministère de l'équipement, modifié par le décret n° 71-918 du 10 novembre 1971 ;

Vu le décret n° 67-279 du 30 mars 1967 relatif à l'organisation et aux attributions du service régional de l'équipement de la région parisienne, modifié par le décret n° 88-472 du 28 avril 1988 ;

Vu le décret n° 92-604 du 1er juillet 1992 modifié portant charte de la déconcentration ;

Vu le décret n° 2002-84 du 16 janvier 2002 relatif aux pouvoirs du préfet de zone, modifié par le décret n° 2002-916 du 30 mai 2002 et par le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 ;

Vu le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national ;

Vu l'avis du comité technique paritaire ministériel en date du 15 décembre 2005 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Article 1

Modifié par Décret n°2013-1181 du 17 décembre 2013 - art. 1

Les services déconcentrés du ministère de l'équipement chargés de l'entretien, de l'exploitation et de la gestion des routes nationales sont organisés en directions interdépartementales des routes.

Chacune des directions interdépartementales des routes citées dans l'annexe au présent décret comprend une division transports, compétente sur une zone de défense, qui constitue la division transports du centre régional d'information et de coordination routières de cette zone de défense. Cette division assure, conjointement avec la division gendarmerie et la division police nationale du centre régional d'information et de coordination routières, des missions de coordination et d'information routières.

Article 2

La direction interdépartementale des routes est placée sous l'autorité d'un préfet coordonnateur des itinéraires routiers.

Le préfet coordonnateur des itinéraires routiers est le préfet du département du chef-lieu de la région dans laquelle est implanté le siège de la direction interdépartementale des routes.

Direction des Affaires Juridiques

Rubriques



Accueil du portail > DAJ > [Marchés publics : nouveaux seuils européens applicables au 1er janvier 2020](#)

Marchés publics : nouveaux seuils européens applicables au 1er janvier 2020

04/11/2019

Les règlements délégués de la Commission européenne fixant les seuils de procédure formalisée applicables aux marchés publics et aux contrats de concession à compter du 1^{er} janvier 2020 ont été publiés au JOUE du 31 octobre 2019.



Gestion des cookies

©Fotolia

Comme annoncé, ces seuils sont légèrement revus à la baisse :

**Seuils
jusqu'au
31/12/2019**

**Seuils à compter
du 01/01/2020**

MARCHÉS DES POUVOIRS ADJUDICATEURS

Fournitures et services :

1. Autorités publiques centrales sauf dans les cas du 3/	144 000 € HT	139 000 € HT
2. Autres pouvoirs adjudicateurs	221 000 € HT	214 000 € HT
3. Fournitures des autorités publiques centrales dans le domaine de la défense pour des produits autres que ceux figurant à l'annexe 4 de l'appendice I de l'offre de l'Union européenne au titre de l'Accord sur les marchés publics	221 000 € HT	214 000 € HT

Travaux

5 548 000
€ HT

5 350 000 € HT

MARCHÉS DES ENTITÉS ADJUDICATRICES

Fournitures et services

443 000 € HT

428 000 € HT

Travaux

5 548 000
€ HT

5 350 000 € HT

MARCHÉS DE DÉFENSE OU DE SÉCURITÉ

Fournitures et services

443 000 € HT

428 000 € HT

Travaux

5 548 000
€ HT

5 350 000 € HT

CONTRATS DE CONCESSION

5 548 000
€ HT

5 350 000 € HT

Gestion des cookies

L'annexe 2 du code de la commande publique sera prochainement modifiée en conséquence.

Extrait du règlement de la Commission Consultative des Marchés de Voies Navigable de France

II. Compétences et attributions

Article 5 : Seuils de compétence

Tout projet de marché public d'un montant hors taxe estimatif égal ou supérieur aux seuils indiqués ci-dessous est soumis à l'avis préalable de la commission, avant la signature par le représentant du pouvoir adjudicateur de la décision d'attribution :

- marché public de travaux : dix millions d'euros ;
- marché public de fournitures : six millions d'euros ;
- marché public de services autres que maîtrise d'œuvre : deux millions d'euros ;
- marché public de maîtrise d'œuvre : un million d'euros.

Le montant du marché public est calculé en cumulant l'ensemble des tranches pour un marché public à tranches, l'ensemble des reconductions pour un marché public reconductible et l'ensemble des lots en cas d'allotissement.

Pour les accords-cadres à bons de commande et/ou à marchés subséquents, le montant estimatif est celui des maxima en tenant en compte de toute la durée de l'accord-cadre et, le cas échéant, de l'ensemble des reconductions, des lots et des tranches.

La commission est compétente pour :

- tout projet de modifications (avenant) d'un marché public, qui rend celui-ci, compte tenu du cumul du montant initial et de celui du projet de modifications, passible d'un examen par la commission ;
- tout projet de modifications d'un marché public, dont le dossier initial a déjà été soumis à l'examen de la commission et dont le montant du projet de modifications est égal ou supérieur à 5 % du montant initial, et tout projet de modifications dont le montant cumulé avec celui du ou des modification(s) précédente(s) est égal ou supérieur à 5 % du montant initial du marché public ;
- tout projet de marché public qui a pour objet la réalisation de prestations similaires à celles du marché public initial, dont le dossier initial a été soumis à l'examen de la commission, ou qui rend le dossier initial, compte tenu du cumul de son montant avec le projet d'achat de prestations similaires, passible d'un examen par la commission ;
- tout projet de protocole transactionnel lié à un marché public à conclure par l'établissement, lorsque la conclusion dudit projet relève des attributions du conseil d'administration ;
- tout projet de protocole transactionnel lié à un marché public déjà examiné par la commission et dont le montant du projet est égal ou supérieur à 5 % du montant initial, et tout projet de protocole transactionnel dont le montant cumulé avec celui du ou des avenant(s) et protocole(s) transactionnel(s) relatifs au même marché déjà examinés par la commission est égal ou supérieur à 5 % du montant initial.

Lorsque la passation d'un marché public dont le montant dépasse le seuil fixé au premier alinéa du présent article revêt un caractère d'urgence impérieuse ou lorsque de très courts délais sont imposés à l'établissement, le directeur général peut décider, par note motivée, de passer le marché public sans demander l'avis préalable de la commission. Toutefois, avant la notification du marché public, il transmet une copie de ce dernier, accompagné de sa décision motivée, au président de la commission qui peut décider de le faire examiner *a posteriori*. Le dossier complet de transmission doit alors être adressé à la commission dans le délai d'un mois à compter de la notification du marché public.

Sur proposition du directeur général de l'établissement adressée au président de la commission, celle-ci examine les dossiers qui ne relèvent pas de sa compétence au vu des dispositions précédentes.

Article 6 : Avis et travaux de la commission

Le service gestionnaire du dossier éligible à l'examen de la commission prend le plus tôt possible l'initiative de demander l'inscription à l'ordre du jour de l'une des réunions de la commission auprès du secrétariat de la commission.

Toutes les pièces du dossier sont soumises à la commission (voir annexe n°1). Les dossiers de projet de protocole transactionnel comprennent obligatoirement un document qui expose la teneur des négociations menées et des concessions réciproques consenties par les parties, ainsi qu'une analyse des services juridiques de l'établissement sur le bienfondé et la régularité dudit projet.

Le service gestionnaire, assisté le cas échéant du maître d'œuvre externe ou de l'assistant à maîtrise d'ouvrage, présente le dossier à la commission.

La commission, avisée par le rapport du rapporteur et les discussions relatives au dossier examiné, rend un avis destiné à éclairer le représentant du pouvoir adjudicateur (RPA) sur le projet de dossier soumis à la commission, et dans le cas des marchés publics, sur le choix de l'offre de l'attributaire pressenti, proposé par le service gestionnaire.

En matière de marchés publics

L'examen de la commission intervient après analyse des offres et avant la signature de la décision d'attribution. La commission éclairée par les travaux du rapporteur et la présentation du service gestionnaire le cas échéant, prend notamment en compte les points suivants :

- Pertinence (régularité juridique et efficience) du montage contractuel et du mode de passation du marché public ;
- Pertinence (régularité juridique et efficience) des critères de choix des candidatures et des offres ;
- Adéquation des mesures coercitives/incitatives prévues (pénalités/primes) ;
- Pertinence (régularité juridique et efficience) de la durée du marché public, des délais d'exécution, délais d'affermissement, du planning prévisionnel, etc... ;
- Prise en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale conformément à l'article L2111-1 du code de la commande publique ;
- Le cas échéant, les points de vigilance à observer.

En matière de modifications de marché public (avenants)

L'examen de la commission intervient après validation interne du projet d'avenant et avant la signature du titulaire. La commission éclairée par les travaux du rapporteur et la présentation du service gestionnaire le cas échéant, prend notamment en compte les points suivants :

- La pertinence (régularité juridique et efficience) du projet d'avenant envisagé au regard du/des cas réglementaires de modifications visé(s) ;
- La pertinence (régularité juridique et efficience) de la rédaction des clauses du projet d'avenant.

Tableau de synthèse des contrôles réalisés par le Contrôle Général Financier de Voies Navigables de France (VNF) notamment en ce qui concerne la commande publique

Appréciation des seuilsMontants HT et brutsMontant total pluriannuel et tous lots, toutes tranches confondus le cas échéant	Visa	Avis
Marchés et leurs avenants à portée financière ou avenant portant le marché total au seuil ou concernant un marché soumis à avis/visa dont marché subséquent	<ul style="list-style-type: none"> - MOE > 300 Keuros - Services > 500 Keuros - Fourniture > 6 Meuros - Travaux > 6 Meuros 	<ul style="list-style-type: none"> - Services > 300 kourous et < 500 keuros - Fourniture > 300 kourous et < 6 Meuros - Travaux > 500 kourous et < 6 Meuros
Accord-cadre		
Marché à bons de commande (pas de min/max) et bons de commande		
Devis/bons de commande imputés sur des marchés dont l'adjudicateur est tiers (UGAP, portage ministériel ou interministériel)		
Convention de groupement de commandes (et avenants)		

LOIS

LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1)

NOR : TRET1821032L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré,

L'Assemblée nationale a adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel n° 2019-794 DC du 20 décembre 2019 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE I^{er}

PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS : OBJECTIFS, MOYENS ET CONTRÔLE

Article 1^{er}

I. – Le présent article fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'Etat dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037.

Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultramarins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

2° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

A cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :

a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;

c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;

d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ;

e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux.

La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales.

II. – Le rapport annexé à la présente loi est approuvé. Ce rapport détermine les modalités de mise en œuvre de la stratégie et de la programmation financière énoncées au I.



Ce colloque s'est tenu à la Fédération nationale des travaux publics au 3, rue de Berri, 75008 Paris

Le point de vue de Frédéric Denhez, journaliste et animateur du colloque

On le sait, la France, pays du tout-camion, a délaissé son fer et ses fleuves. La part modale du wagon et de la péniche reste désespérément faible, avec respectivement 9,6 % et 1,92 % d'un marché qui a atteint en 2017, 348,1 milliards de tonnes-kilomètres. Des statistiques à prendre avec des pincettes, cela dit, car ce sont des moyennes qui masquent une disparité impressionnante : dans certains ports, la part modale du fluvial monte à 15 %. Tout le monde s'en plaint, les professionnels ont beau dire qu'une péniche évite tant de camions, autant de CO₂, qu'elle est ponctuelle et sûre, que le réseau peut sans aucun investissement particulier absorber un triplement voire un quadruplement des volumes, rien n'y fait : le fluvial reste le grand malade de la France du transport et de la logistique.

Le constat ne doit pourtant pas masquer la réalité d'un renouveau en cours. Celle d'un monde qui investit à nouveau, qui se rajeunit et se modernise en vitesse. Alors que les villes vont se fermer de plus en plus aux camions à moteur à combustion interne, en dépit de contraintes réglementaires et financières particulières, les barges fluviales sont en train de verdir leur motorisation. L'horizon semble enfin s'ouvrir, c'est ce qu'a montré le dense et optimiste colloque que VNF a consacré le 29 mai 2019 au « transport fluvial à l'heure de la transition énergétique ».



Préambule

Relever le défi de la transition énergétique

Avec l'accélération du réchauffement climatique, le transport fluvial est un des leviers d'avenir de l'indispensable transition écologique et énergétique. De par son empreinte environnementale largement inférieure au transport routier compte tenu de la massification qu'il permet, **le mode fluvial répond significativement aux impératifs de réduction des émissions carbone et de polluants atmosphériques**, pour acheminer les marchandises de toute nature (vrac, conteneurs, produits à haute valeur ajoutée, colis lourds, matières dangereuses...). Le transport fluvial sait s'adapter aux besoins du marché, notamment pour la desserte des grandes agglomérations au service de la logistique urbaine.

Pour autant, **un défi se dresse devant nous pour les années à venir : rendre le transport fluvial encore plus propre**. Le changement climatique et la dégradation de la qualité de l'air dans de nombreuses agglomérations imposent en effet des exigences environnementales toujours plus fortes. La France veut atteindre la neutralité carbone de la mobilité à l'horizon 2050, la Ville de Paris ambitionne une sortie de la mobilité diesel en 2024 et essence à horizon 2030. Le secteur de la navigation fluviale

entend aller de l'avant pour renforcer sa performance environnementale. **Des solutions techniques innovantes sont développées et doivent se multiplier**, afin de permettre aux transporteurs de réduire les émissions polluantes de leurs moteurs et de disposer ainsi de nouveaux leviers de compétitivité.

Face à ces défis environnementaux et climatiques, Voies navigables de France et HAROPA, avec le soutien de nombreux partenaires, ont pris l'initiative d'organiser ce premier colloque national afin de fédérer l'ensemble des acteurs de l'écosystème fluvial (transporteurs, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, acteurs portuaires, fournisseurs d'énergie, équipementiers...) autour des enjeux de verdissement de la flotte. 260 participants ont répondu à l'appel. Les échanges et 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 œuvre. À cette occasion, plusieurs annonces ont été faites qui confirment la dynamique d'évolution engagée vers l'utilisation de bateaux plus propres. **Rendez-vous est pris en 2020 pour faire le bilan des engagements.**



Ouverture du colloque



Marc PAPINUTTI, directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer au ministère de la Transition écologique et solidaire

« Le vrai défi est de se mettre ensemble pour avancer. »

Marc PAPINUTTI a rappelé **les cinq défis devant être relevés dans le transport fluvial**. Celui de la **fiabilité des infrastructures**

en premier lieu, pour lequel il note avec satisfaction l'augmentation du soutien de l'État à la régénération du réseau et à la réalisation des grands projets. Deuxième défi : celui de la **construction d'une vraie stratégie logistique et portuaire**, comme préconisée par Éric HEMAR, président d'ID Logistics, et Patrick DAHER, président du groupe Daher, dans leur rapport. Une stratégie qui permette la construction d'une véritable filière et le transfert de nouveaux trafics à la voie d'eau. En troisième lieu, **la France doit rattraper son retard en matière de transition numérique**, qui a avancé très vite sur le Rhin. Qu'il s'agisse de dématérialisation des procédures documentaires et des systèmes de navigation ou de développement des systèmes d'informations fluviales, le vrai défi est de se mettre ensemble pour avancer, notamment sur la Seine. Le quatrième défi est social : comme c'est le cas dans tout le secteur des transports, **le fluvial doit davantage attirer les jeunes, mais aussi les cadres supérieurs**. Enfin, il doit relever le défi de la performance environnementale, au travers **des engagements pour la croissance verte** qui devraient se concrétiser rapidement. Dans la traversée des agglomérations en particulier, la voie d'eau doit être exemplaire, alors que la sensibilité environnementale sera probablement un enjeu des prochaines élections municipales. En conclusion, M. PAPINUTTI a salué la capacité des acteurs de la filière à se fédérer pour aboutir à la mise en place d'une interprofession fluviale.



Thierry GUIMBAUD, directeur général de Voies navigables de France (VNF)

« Le fluvial a une forte réalité environnementale, il faut qu'il la préserve. »

Thierry GUIMBAUD s'est félicité du succès rencontré par le colloque, qui a suscité près de 300 inscriptions et nécessité l'ouverture

d'une salle annexe raccordée par visioconférence. **VNF souhaite ainsi impulser un travail de groupe sur un sujet extrêmement important pour la filière**. Exploitant d'infrastructures, l'Établissement est aussi un fédérateur des acteurs autour des sujets du fluvial, comme le montre le large partenariat tissé à l'occasion de ce colloque. Le directeur général de VNF a souligné 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 tourisme ; 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 rappelé les dispositifs financiers mis en place pour aider les entreprises (propriétaires de bateaux). Depuis 2008, ils ont permis le remplacement de 200 moteurs. 36 % de la flotte française a ainsi pu être modernisée. Ces instruments sont désormais renforcés par l'implication de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), des Régions Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur, pour financer le dispositif.



Régine BRÉHIER,
directrice générale
d'HAROPA-Ports de Paris

« Le travail partenarial est indispensable en matière de transition énergétique. »

Régine BRÉHIER est revenue deux ans en arrière, quand les annonces de la mairie de Paris sur la fin du diesel ont mis la

question de la motorisation verte sur le devant de la scène. La première idée a été de mettre en place un groupe de travail réunissant l'ensemble des acteurs du secteur et l'ensemble des enjeux, techniques et financiers, de ces projets ensemble. Si les premières réunions donnaient le vertige tant le champ d'action est varié, la directrice générale d'HAROPA-Ports de Paris reconnaît que **le travail partenarial est indispensable sur le sujet de la transition énergétique.**

Dans ce domaine, un port a deux possibilités : attendre que des solutions techniques se dégagent et investir dans l'infrastructure d'avitaillement, ou **être en amont et participer à la conduite de cette transition.** C'est cette dernière option qu'a choisie Ports de Paris. Avec une particularité cependant, celle de disposer d'installations au cœur de la métropole, marquée par un plan climat aux échéances très rapprochées et par la perspective des Jeux olympiques de Paris 2024. Techniquement, l'avitaillement en plein cœur de la capitale, en puissance électrique, en gaz ou en hydrogène, ne va pas de soi. Régine BRÉHIER a conclu que **si le fluvial est le plus vert des modes de transport, cette performance ne se suffit à elle-même.** Le meilleur de la classe doit faire des efforts pour conserver et faire progresser son avantage.



Arnaud LEROY, président
de l'Agence de l'environnement et
de la maîtrise de l'énergie (Ademe)

« Plus le secteur fluvial tardera, plus ce sera cher et compliqué. »

Arnaud LEROY n'a pas hésité à faire **un parallèle entre transport fluvial et transport maritime.** Ce dernier est aujourd'hui

attaqué sur la question environnementale, alors que ses acteurs annoncent toujours être de bons élèves en la matière. Le même raisonnement s'applique au transport fluvial. Pour le président de l'Ademe, il est indispensable de réagir dès à présent, alors que les choses bougent très vite. Plus le secteur fluvial tardera, plus ce sera cher et compliqué. **L'Agence va abonder le Programme d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), géré par VNF, à hauteur de plus de 4 M€, sur un total de 16 M€.** Elle travaille aussi sur la question des ports et des façades maritimes, en pilotant une étude sur la transition écologique, et soutient les territoires dans leur préparation à l'adaptation climatique. Arnaud LEROY a rappelé que dans le cadre des ambitions françaises d'être dans le top 5 en matière logistique, l'utilisation du transport fluvial est un avantage. Mais assurer la transition écologique impose d'éviter les *stop and go*.

L'Ademe s'engage avec VNF par la signature d'une convention

Le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation en cours (2018-2022) est désormais soutenu financièrement par l'Ademe à hauteur d'un montant prévisionnel total de 4,26 M€ et abondé par plusieurs régions (dont l'Île-de-France pour 1,5 M€).

Approuvé par la Commission européenne, ce plan vise à soutenir les exploitants de bateaux de transport de marchandises dans leurs efforts d'adaptation de leur flotte fluviale aux exigences environnementales. **Depuis 2008, ce sont près de 2 000 projets qui ont été aidés à hauteur de 25 M€ environ.**

AUTREMENT DIT

LES RESSOURCES DE LA FRANCE (2/3) NOS ATOUTS GÉOGRAPHIQUES

A la reconquête des réseaux navigables

JOUR 1/4 LE HAUT POTENTIEL DES VOIES NAVIGABLES

La France dispose du plus grand réseau européen de canaux, fleuves et rivières, mais l'a délaissé depuis quarante ans.

Une prise de conscience s'amorce devant les atouts de cette ressource naturelle vers laquelle reviennent le fret et le tourisme fluvial.

Le vent tourne. Les temps changent. Poussée par l'urgence climatique et les nécessités économiques d'une relance tous azimuts, la France redécouvre qu'elle possède le plus grand réseau fluvial d'Europe (8 500 km). Mais elle l'a délaissé pour se concentrer sur quelques axes (Seine, Nord, Est). Les trois quarts des voies navigables de notre pays ont été abandonnés depuis des décennies, laissant la nature reprendre le dessus. L'accélération des processus de production, distribution et consommation a imposé le flux tendu. En toute hâte, les marchandises ont été transbordées de l'eau vers la route. Plus rapide, plus flexible, plus maniable, le camion s'est taillé la part du lion. Le bon état du réseau routier a facilité ce transfert massif.

L'heure de la reconquête a sonné. « On assiste à un retournement de tendance, confirme Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigables de France (VNF) qui gère 6 700 km de canaux, fleuves et rivières canalisées. Avant la crise du Covid, le fret fluvial ne cessait de progresser. Il a bondi de 10 % en 2019. Le bilan énergétique et écologique du fluvial plaide en sa faveur. Un convoi fluvial de 5 000 tonnes enlève 250 poids lourds sur les routes. C'est un mode de transport beaucoup moins polluant, fiable, très sûr (les accidents sont rares), qui pénètre sans encombre jusqu'au cœur des villes. On

n'a pas trouvé mieux pour les transports de grand tonnage. Or, la solution pour l'avenir passe par la massification. »

Les investissements suivent : d'ici à 2030, plus de 3 milliards d'euros vont être injectés dans les infrastructures fluviales, dont 300 millions en 2021 et 2022, le double de ce qui était octroyé jusque-là. Un appel d'air conséquent qui témoigne d'une foi nouvelle en ce très ancien mode de transport. Un nouvel axe de 107 km, le canal Seine-Escaut, pour les gros gabarits aux tonnages impressionnants (jusqu'à 4 400 tonnes) reliera en 2028 la Normandie et l'Île-de-France avec les grands ports du Nord. « Ce projet de 5 milliards d'euros financé à parité par l'Europe, souligne Thierry Guimbaud, découle d'une vision géo-logistique. Il connectera un réseau de 1 100 km, décongestionnera les ports du Nord, bouleversera la logistique de l'ouest du continent. »

Armateurs américains et chinois ont fait savoir qu'ils entreraient par Le Havre et Dunkerque sans filer directement jusqu'aux ports de l'Europe du Nord. L'Europe pousse pour relier tous les réseaux entre eux et permettre aux grands gabarits d'accomplir de longs trajets, sans rupture de charge. « Ce canal va ouvrir la Seine à la concurrence belge et hollandaise, à un marché plus large, à des savoir-

faire différents. Les travaux qui n'ont pas commencé auraient déjà dû être terminés », soupire Michel Savy, professeur émérite à l'École des ponts et chaussées et à l'École d'urbanisme de Paris.

Autre signe, la réunion opérationnelle dans une entité unique, Haropa, le 1^{er} juin 2021, pour optimiser flux et connexions des trois ports de la Seine – Le Havre, Rouen, Paris. « Pas de grands pays sans grands ports, rappelle Stéphane Raison, son directeur général. La bataille des ports se gagne à terre. Avec la Seine, pas besoin d'avoir à creuser un canal. Haropa dessert la première région logistique européenne, de 17 millions de mètres carrés d'entrepôts, de 12 millions d'habitants. La nouvelle structure représente un bassin de 160 000 emplois. Et amorce une triple transition : énergétique (fin du tout-camion, recours aux biocarburants, à l'hydrogène), industrielle et du transport. »

Les partenariats fleurissent comme bourgeons au printemps : avec SNCF Réseau pour créer des plateformes modales, avec les collectivités territoriales. Outre la modernisation des infrastructures et l'intégration du numérique (avec l'implantation de la 5G), cette relance vise la complémentarité avec les autres modes de transport (routier et ferroviaire), pour générer de nouveaux trafics. De grands

travaux vont débuter dans le port du Havre pour aménager une « chaudière » qui garantira un accès direct et protégé, pour tous les bateaux fluviaux et par tous les temps, à Port 2000 où accostent les immenses porte-conteneurs maritimes.

Néanmoins, la part modale, associée au ferroviaire, reste en deçà des besoins. Seuls 20 % des transferts sont assurés et 30 % dans le Grand Est, sur le Rhin. Le grand gabarit n'occupe encore que le quart de la totalité du trafic fluvial, contre 80 % en Belgique et en Allemagne et 66 % aux Pays-Bas. « Une des grandes faiblesses, souligne Thierry Guimbaud, tient à l'absence de connexion des deux grands axes stratégiques de notre pays : le Rhône depuis Marseille se heurte à un cul-de-sac en Bourgogne pour les grands gabarits, et sur la Seine, par où passe 60 % du transport fluvial, les barges industrielles ne peuvent dépasser Paris. Or, plus on massifie, plus on est compétitif. »

Plusieurs grosses sociétés ont décidé d'implanter de vastes entrepôts logistiques le long de la Seine pour mieux rallier le centre de Paris, son immense bassin de consommateurs, avec des relais sur les quais de la capitale qui restent à aménager pour la livraison du dernier kilomètre. Strasbourg sert aujourd'hui d'exemple et de laboratoire pour redéfinir la logistique urbaine de l'accès au centre-ville par les péniches. « *La future répartition logistique multi-modale vers l'ouest et le futur canal Seine-Escaut*, souligne Michel Savy, *va rendre le fluvial de nouveau attractif pour les investisseurs.* » ■

Le canal de la Deûle, à Lille. Le projet du futur canal Seine-Escaut permettra aux grands gabarits de rallier Le Havre à la Belgique.

Le canal de la Deûle, à Lille. Le projet du futur canal Seine-Escaut permettra aux grands gabarits de rallier Le Havre à la Belgique. Photo : Sebastien Jarry/MaxPPP

Le canal de Chelles, en Seine-Saint-Denis.

Le canal de Chelles, en Seine-Saint-Denis. Photo : Arnaud Robin/Divergence

Le port de Gennevilliers, à l'entrée de Paris, fait partie d'Haropa, l'entité qui va optimiser les flux entre les ports de la Seine.

Le port de Gennevilliers, à l'entrée de Paris, fait partie d'Haropa, l'entité qui va optimiser les flux entre les ports de la Seine. Photo : Laurent Grandguillot/REA

par Jean-Claude Raspiengeas

Demain Au pays de l'or blond



Fret fluvial : un retour attendu

Cinq industriels, soucieux de diminuer leur empreinte carbone avec un transport plus écologique que la route, ont conclu une alliance pour la relance du fret sur le canal.

L'équation est simple : la contenance d'une péniche adaptée à la taille du canal de Garonne est égale à celle de 8 poids lourds. Soit un impact carbone réduit à cinq par tonne et un engorgement des routes, une accidentologie, et des décibels, proportionnellement diminués.

Autant d'atouts de taille mis sur la table à l'heure où les enjeux liés à l'environnement sont une préoccupation majeure. Encore faut-il que le transport de marchandises par la voie du canal mobilise suffisamment d'acteurs économiques pour que l'ambition soit viable.

C'est pourquoi est née Alliance Compas47, un groupement d'adhérents chargeurs qui compte déjà cinq entreprises situées à Damazan et Boé : Soregom (recyclage de pneus), Manger Bio Sud-Ouest (produits biologiques pour la restauration collective), Valoregen (recyclage de plastique souple), Tovo SA (BTP avec valorisation des déchets) et Aliarec (récupération et recyclage de métaux).



Alliance Compas47 veut réhabiliter la vocation historique du canal abandonnée au profit du rail puis du réseau autoroutier.

Signée officiellement à Damazan en présence d'Alain Rousset, président de la Région Nouvelle Aquitaine, l'Alliance a remporté l'adhésion de ce partenaire institutionnel rejoignant ainsi ValOrizon et des collectivités placées sur l'itinéraire lot-et-garonnais (Porte d'Aquitaine en Pays de Serres, Confluent & Coteaux de Prayssas, Agglos d'Agen et de Val de Garonne).

Mais voilà : si Airbus utilise déjà le tronçon Langon-Bordeaux, reste à rendre utilisable le canal en amont. Car emprunté seulement par des bateaux de plaisance, il s'est envasé et son tirant d'eau a diminué. Et quid des quais de chargement ? Des travaux colossaux seraient donc à entreprendre par Voies Navigables de France qui ne peut à date les engager faute de moyens suffisants.

Si des fonds de l'Europe peuvent venir à la rescousse, il faut pour l'heure avoir recours à des barges avec des profilés de coque adaptés à l'état actuel du canal. Car Alliance Compas47 veut dès cette année lancer les premiers voyages.

« Rien que pour Soregom, le flux est de 148 camions pour 4.000T de broyat de pneus transportées tous les 4 mois » explique son dirigeant et porte-parole de l'Alliance, Frédéric Massa.

« Mais nous ne sommes pas trans-

porteurs de métier, notre rôle est de fédérer. Le sous-préfet a été attentif à notre démarche et une réunion a permis d'exprimer les besoins et d'étudier les modalités de cette relance du fret sur le segment du Lot-et-Garonne. Nous nous sommes inscrits dans le projet Green Port du port maritime de Bordeaux et un groupe de travail s'est mis en place ; une propulsion innovante à l'hydrogène est même à l'étude. Nous avons déjà identifié 100.000T/an possibles, mais plus on peut proposer de tonnages, meilleur sera le projet ». En collaboration avec les CCI, l'heure est donc à l'identification d'autres entreprises potentiellement adhérentes.

Voilà qui réjouit l'association Agir pour le fluvial qui depuis 4 ans interpelle les pouvoirs publics sur cette solution alternative. Partenaire d'Alliance Com-pas47, elle participera d'ailleurs aux essais qui débiteront le mois prochain. « On sait que c'est possible, maintenant on doit le montrer » conclut Frédéric Massa. ■

par Valérie Nicolas