

Décarbinez vos transports par le fluvial : comprendre et passer à l'action

Jeudi 2 juillet 2026 – 9h

Mot d'accueil

Intervenants

VNF agit en proximité...

À L'ÉCOUTE DES BESOINS DES ACTEURS LOCAUX, NATIONAUX ET EUROPÉENS

34 % des Français vivent dans une des
3 119 communes navigables

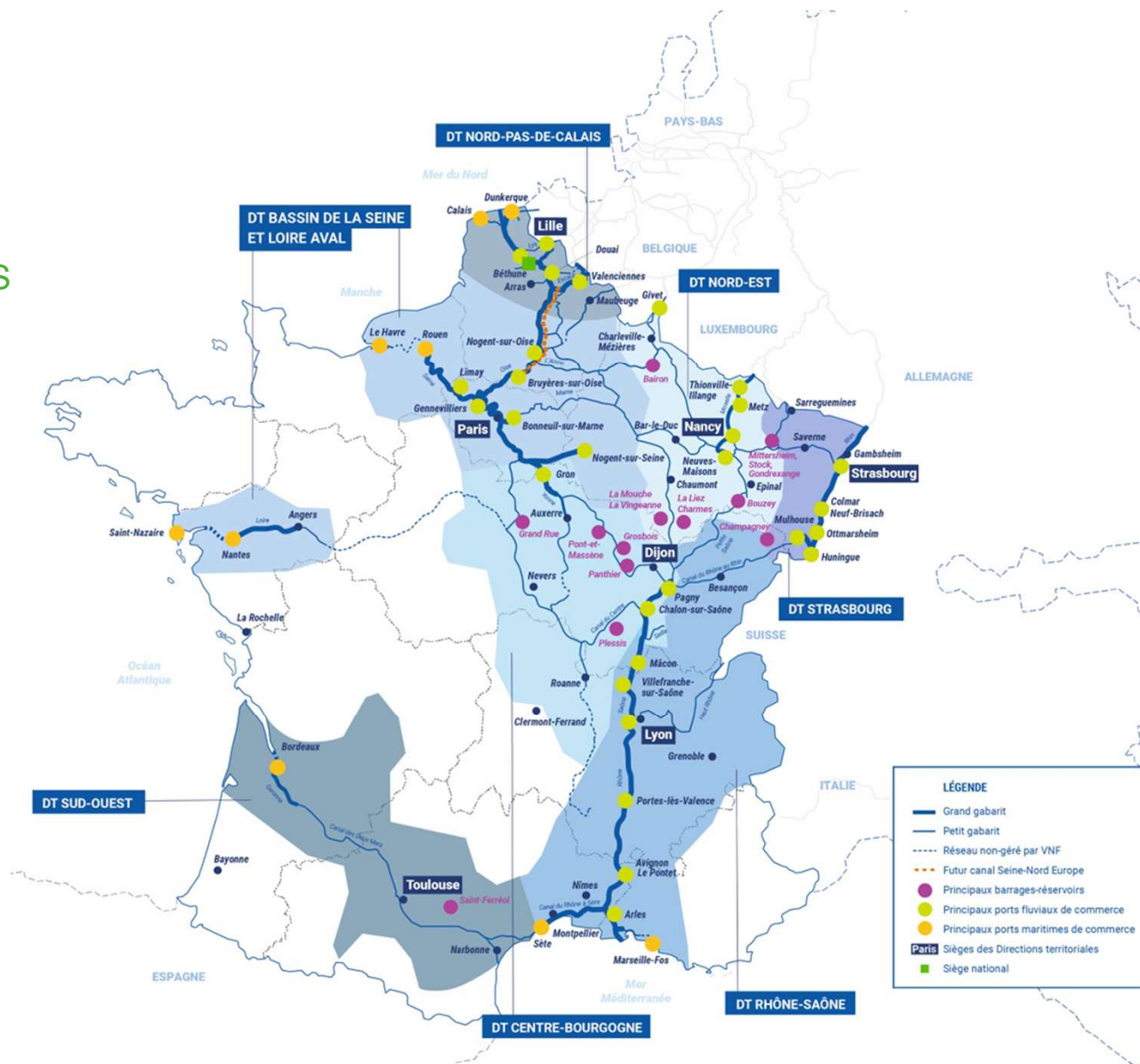
4000 collaborateurs et plus de **150**
métiers, répartis sur **7** directions
territoriales

40 000 ha de domaine public

6 700 km de fleuves, canaux et rivières

4 000 ouvrages d'art : écluses,
barrages, ponts-canaux...

45 contrats de territoires signés ou en
cours



La Direction territoriale de Strasbourg

- Voies navigables de France Strasbourg entretient, exploite et modernise un réseau canalisé de **480 km** de fleuve, canaux et rivières du bassin du Rhin.
- La DTS gère et valorise près de **2 000 hectares** de domaine public fluvial et plus de **200 ouvrages d'art** (écluses, barrages...), dont **4 barrages réservoirs** et un **ascenseur à bateaux**.
- Elle s'appuie sur un effectif de près de **380 agents** exerçant tous les métiers de la voie d'eau.
- VNF Strasbourg couvre partiellement la région Grand Est et la région Bourgogne-Franche-Comté sur 5 départements : Moselle, Haut-Rhin, Bas-Rhin, Haute-Saône et territoire de Belfort.



... et crée de la valeur dans les territoires

UNE FORCE MOBILISÉE ET MOBILISABLE POUR DEMAIN

Notre réseau - les ouvrages, les voies navigables et le domaine associé - offre des **opportunités de développement** économique, social et écologique.



Chez VNF, nous œuvrons au quotidien pour que notre réseau soit le support de **tous les possibles.**

Transport
bas carbone

Gestion de
l'eau et des
risques (crues,
sécheresses)

Tourisme et
loisirs
durables

Soutien à la
production
agricole et
industrielle

Production
d'énergies

Valorisation
du
patrimoine

Préservation
de la
biodiversité

Développement
des ports
intérieurs

Contribution à la
réindustrialis
ation des
territoires

...

Objectifs du webinaire

“Comment réduire l’impact de sa chaîne de transport par le fluvial sans dégrader la performance logistique ?”

- Sensibiliser aux enjeux **carbone et réglementaires** du transport
- Montrer que le **transport fluvial est une solution concrète et accessible**
- Dépasser les idées reçues sur le report modal
- Outiller pour **passer à l’action**

Transport et décarbonation

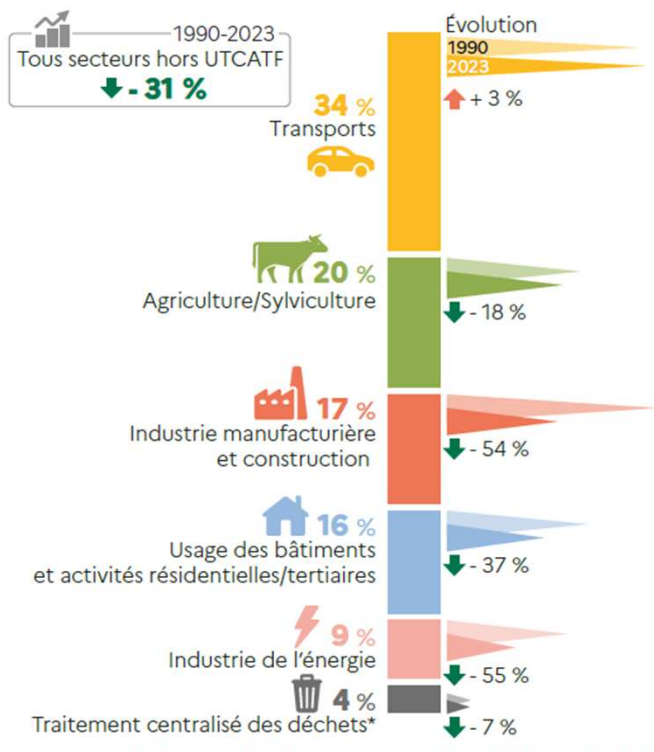
Hervé Krieger – VNF

02

Transport et décarbonation

Enjeux

Quels sont les secteurs les plus émetteurs de GES en France ?



* Les valeurs 2022 sont utilisées pour 2023.
Source : SDES, d'après Citepa, format Secten, juin 2024

Fret $\approx$ 1/3 des émissions du secteur transport
>> $\approx$ 1/8 des émissions totales françaises

Émissions moyennes (ordre de grandeur France / Europe)

- ▶ ~ 80 à 120 gCO₂ / tonne-km
- ▶ ~ 10 à 30 gCO₂ / tonne-km
- ▶ ~ 20 à 40 gCO₂ / tonne-km

Sur 100 émissions de fret :

- Route $\rightarrow \sim 90$ %
- Rail $\rightarrow \sim 5-7$ %
- Fluvial $\rightarrow \sim 2-3$ %

Le report modal est le levier n°1 de décarbonation du fret.

02

Transport et décarbonation

Enjeux

En 2025, **43,1 millions de tonnes** (132 km parcourus /tonnes) ont été transportées par voie fluviale, équivalent à **2 170 000 camions** et évitant **390 000 tonnes de CO₂**.



Levier identifié dans les politiques publiques

02

Transport et décarbonation

Convergence des politiques publiques française et européenne

SNBC (Stratégie nationale bas carbone) - planification

- *réduction GES transport*
- *développement des modes massifié*
- *Établissement d'une valeur carbone*

LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1)

- *Doublement de la part modale du fret ferroviaire*

- *Augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030*

Loi européenne sur le climat en 2021 >> paquet législatif ; Fit-for-55

- Réduction des GES de 55% à horizon 2030 >> Fin des émissions nettes de GES en 2050
- CSRD (Corporate sustainability reporting directive)
 - Indicateur principal = Émissions en tCO₂e (t.km x facteur d'émissions)
 - Approche chaîne de valeur > pousse à une granularité élevée et traçable (par mode, flux, type de produit)
 - Allégée par la directive Omnibus (16/12/2025) de simplification > repousse les délais de mise en œuvre
 - Nouvelles exigences qui vont aboutir à des systèmes de traçabilité carbone de plus en plus détaillés

Le fluvial : une solution de report modal crédible

Arnaud Kalmbach– VNF

Le réseau navigable Européen

Relier les ports maritimes à leurs hinterlands



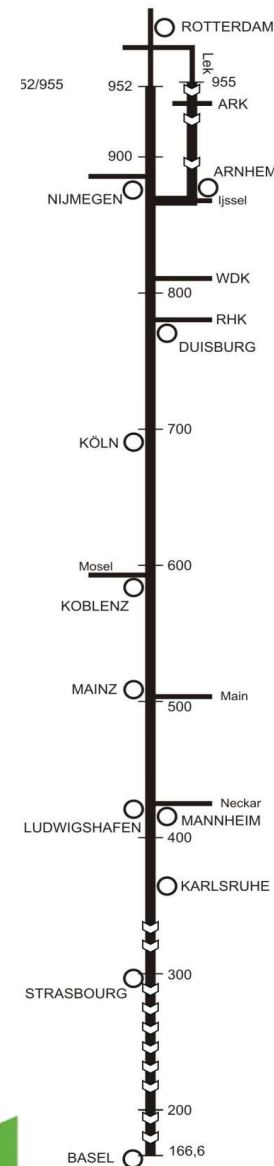
Le Rhin, artère majeure du transport de marchandises en Europe

Une autoroute fluviale au service des acteurs économiques alsaciens

Trois **plateformes multimodales** pour l'hinterland Alsacien :

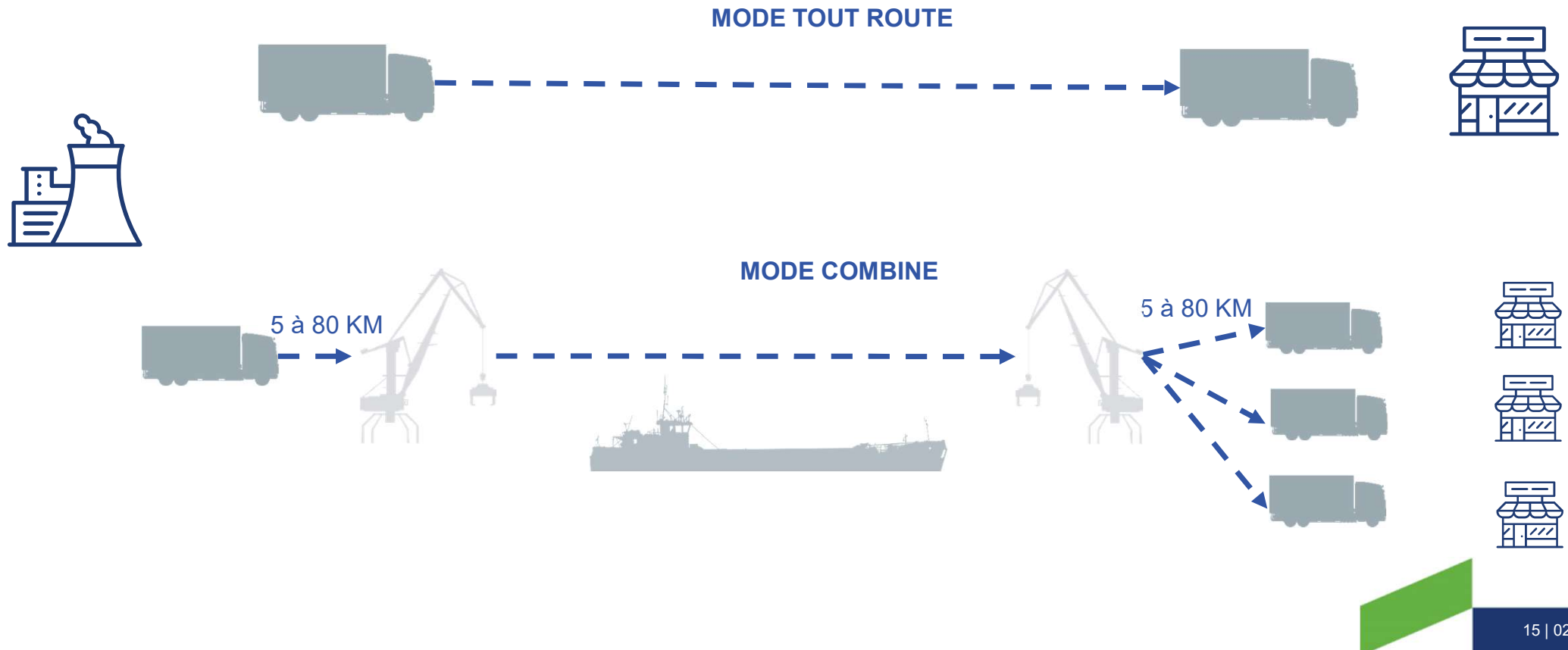
- Les Ports de Strasbourg
- Le Port de Colmar Neuf-Brisach
- Les Ports de Mulhouse Rhin

3 portes d'entrée sur le Rhin, pour relier l'hinterland suisse, allemand et belge et les ports maritimes d'Anvers et Rotterdam



Intégrer un maillon fluvial dans sa Supply Chain

Construire une chaine logistique fluviale



Des atouts économiques et écologique au service de la RSE

Un transport sobre et efficace

✓ Capacitaire

Volume et charges **maximisés** (eq.250 PL)

✓ Fiable et sécurisé

Respect des **délais**. **Accidents**, **vols** et **dégradations réduits au minimum**

✓ Économique

Grace à sa **capacité de massification**

✓ Faible en émissions de CO2

Jusqu'à **5 fois moins** de CO2 que la route

✓ Peu d'externalités négatives

Faibles **nuisances sonores**, pas de **congestion**

Un transport adapté à tous les types de marchandises



Quelques chiffres

22 MT (Bâle- Iffezheim)

~ 730 000 à 900 000 PL/an (30 ou 25 T)
~ 3 300 à 4100 PL / jour ouvrés

A35 : 10 000 PL/jour
LKW Maut : 2 500 PL/jour (2005)

330 000 tCO₂ économisés

495 000 années de chauffage élec./personne
54 000 000 de tee-shirt en coton

Statistiques Gambsheim: Trafic de marchandise cumulé à fin Décembre 2024

Tonnage par chapitre

Chapitre NST	Libellé Chapitre NST	A fin Décembre 2023	A fin Décembre 2024	Evolution
CHAPITRE 0	PRODUITS AGRICOLES ET ANIMAUX VIVANTS	1 020 112	1 120 400	9,83%
CHAPITRE 1	DENREES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES	577 050	634 974	10,04%
CHAPITRE 2	COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES	134 257	65 444	-51,25%
CHAPITRE 3	PRODUITS PETROLIERS	4 978 370	5 395 640	8,38%
CHAPITRE 4	MINERAIS ET DECHETS POUR LA METALLURGIE	1 133 169	1 621 959	43,13%
CHAPITRE 5	PRODUITS METALLURGIQUES	839 703	1 122 133	33,63%
CHAPITRE 6	MINERAUX BRUTS OU MANUFACTURES ET MATERIAUX DE CONSTRUCTION	3 300 531	3 863 441	17,06%
CHAPITRE 7	ENGRAIS	298 066	471 421	58,16%
CHAPITRE 8	PRODUITS CHIMIQUES	336 089	462 977	37,75%
CHAPITRE 9	MACHINES, VEHICULES, OBJETS MANUFACTURES	1 941 436	2 044 949	5,33%
Total général		14 558 783	16 803 338	15,42%

185 000 000 € externalités

(Accidentologie, santé*, congestion, dégradation des infrastructures)

La Région : Aménagement et financement des infrastructures dimensionnantes

Damien ROMONT – Région Grand Est

Stratégie régionale fret Grand EST

4 engagements majeurs :

- Doter la région d'un réseau d'infrastructures adapté aux flux de fret.
- Conduire une politique foncière maîtrisée en lien avec le SRADDET et le développement économique.
- Accompagner la décarbonation et la transition énergétique du transport de marchandises.
- Intensifier la formation professionnelle et l'adéquation entre offre et besoins des entreprises.



PLAN REGIONAL pour le FRET



85% Route



8% Ferroviaire



7% Fluvial



SRADDET – Annexe 3

Diagnostic thématique Transports de marchandises

Sur la base des données statistiques Etis+, VNF, SITRAM et des différentes études mises à disposition

1 635 km de voies navigables

Grand gabarit : La Moselle – le Rhin – la Seine Amont

3 686 km de voies ferrées exploitées

dont 20% de lignes capillaires

Woippy, plus grande gare de triage de France

100 circulation/j au nord de Metz

Strasbourg Port Autonome, 2^e plus grand port fluvial français

7 millions de tonnes de marchandises par an

Objectif : Maintenir et développer le réseau fluvial en Grand Est.

1 700 km de voies navigables, canaux et rivières

2 usages priorités et valorisés :

- le fret (grand gabarit)
- le tourisme fluvial (petit gabarit)

Financement :

- CPER principalement pour les infrastructures et équipements du réseau GG
- Les contrats de canaux : **24,2 M€ (2024-2027) sur un montant global de travaux portés par VNF de 136 M€**

Exemples 2023-2027 :

- Rhin - financement de l'opération de régénération du sas Est des écluses de Gambenheim, 20 % des 16 200 000 € financés par VNF soit 3 240 000 €
- Moselle : Équipements et dispositifs nécessaires à la téléconduite des écluses de la Moselle 15,53 M€ de travaux financés à 20 % soit 3,11 M€ cofinancés par la Région

Objectif : Financer le développement des plateformes multimodales structurantes

Le maillage logistique du Grand Est par les plateformes multimodales et services associés représente ainsi un enjeu prioritaire pour les territoires.

Financement et démarche volontariste de la RGE avec l'Etat et les collectivités :

- Modernisation des infrastructures
- Performance des accès ferroviaires
- Nouveaux équipements
- Facilitation des opérations et de la massification des flux

Les ports comme atout important dans la compétitivité et l'attractivité régionale.

CPER 2023-2027

Total 73,5 M€ de travaux dont 17 M€ d'investissements par la RGE sur les ports fluviaux du territoire
8 terminaux multimodaux :

- développement du trafic fluvial et portuaire,
- amélioration de la part modale de la voie d'eau,
- renforcement de la multimodalité.



Intitulé de l'opération	Maitre d'ouvrage	Besoins M€ HT	Taux Région	Montant Région M€	Taux Etat	Montant Etat M€	Taux Autres	Montant Autres M€
Développement des capacités multimodales (ferroviaires et fluviales) des terminaux du port de Strasbourg - 1ère tranche	Port Autonome de Strasbourg	18,25	27,50 %	5,02	30,00 %	5,48	42,50 %	7,76
Mise en conformité de la voie d'accès ferroviaire du site de Marckolsheim port de Strasbourg- 1ère tranche	Port Autonome de Strasbourg	1,80	20,00 %	0,36	20,00 %	0,36	60,00 %	1,08
Travaux d'extension du terminal conteneur de Lauterbourg - port de Strasbourg	Port Autonome de Strasbourg	25,00	15,00 %	3,75	20,00 %	5,00	65,00 %	16,25
Ports Sud Alsace Mulhouse - Terminal Huningue Village-Neuf : Aménagement des voies ferrées du terminal nord et de la plate-forme	EuroRheinPorts	1,70	12,50 %	0,21	20,00 %	0,34	67,50 %	1,15
Ports Sud Alsace Mulhouse - Ottmarsheim : Aménagement du terminal trimodal et de ses équipements ferroviaires	EuroRheinPorts	8,00	20,00 %	1,60	20,00 %	1,60	60,00 %	4,80
Total périmètre DT Strasbourg VNF		54,75		10,94		12,78		31,03

Témoignage

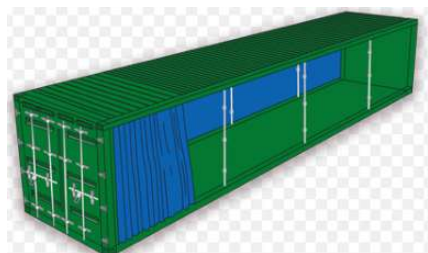
Thierry FREDEZ – Supply Chain Manager



Transport de bobines de papier (fin 2024)

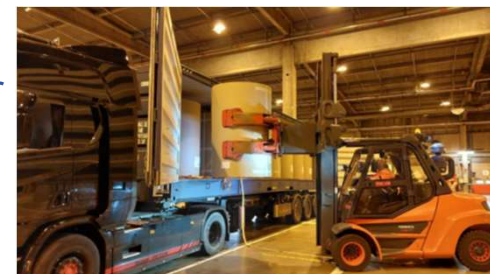
Portée et attentes du projet

- Le projet Blue River a été une phase de test de trois mois, consistant en un report modal avec liaison fluviale
- « Apprendre par la pratique » : l'objectif a été d'acquérir de l'expérience en vue d'une utilisation régulière future des rivières
- Tirer parti du Rhin, « l'autoroute fluviale de l'Europe »
- Compréhension des aspects économiques et des impacts sur les opérations (chez Blue Paper comme chez les Clients)



Enjeux à long terme

- Réduction des émissions de CO₂ jusqu'à 5 fois inférieure à celles du transport routier
- impactant à la fois le scope 3 de Blue Paper et ceux de nos Clients
- Réduction de la dépendance au transport routier
- Prendre en compte le flux entrant du PCR papier carton recyclé



Transport de balles de PCR papier carton recyclé de Gent (BE) à Blue Paper

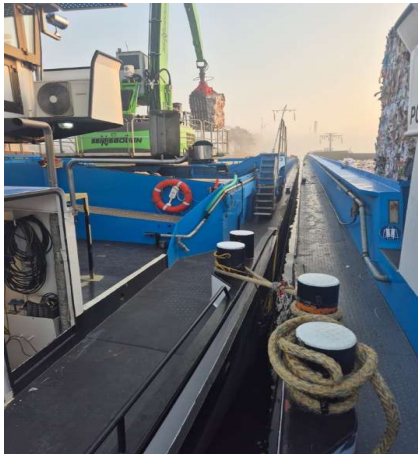
Portée et attentes du projet : réaliser des premiers tests avec du PCR

- fin mars : premier bateau arrivé chez RTS Strasbourg (à 5 km de Blue Paper) pour être déchargé, suivi de boucles de camions jusqu'à Blue Paper
- deuxième bateau réalisé fin avril
- hausse du prix du pétrole à limité le nombre de bateaux réalisables
- Grace à l'aide PARM (par VNF) deux bateaux ont déjà été possibles

Nett weight-Poids net-Netto gewicht

Loaded-Chargé-Geladen

1,316,595 kg



Développements :

- Etude du déchargement directement au bassin Graff, limitrophe au terrain de Blue Paper

Questions / réponses

L'accompagnement VNF

Ils ont fait le choix du report modal

Le fluvial comme solution logistique

REMEX

Transport de 50 000 tonnes / an de minéraux recyclés vers les ports allemands et hollandais

Équipement de transbordement cofinancé par le PARM de VNF à hauteur de 140 000 €

Mars Wrigley

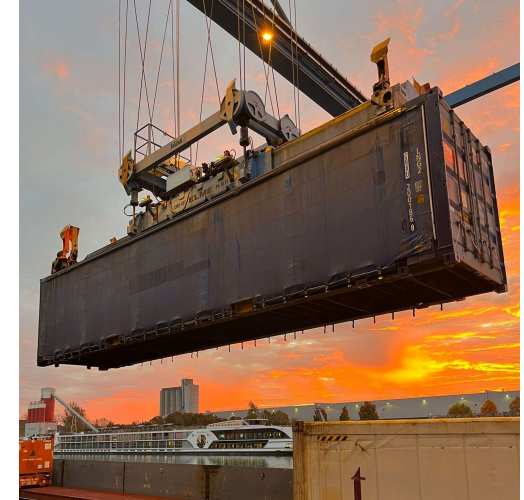
Étude d'opportunité pour le report modal de conteneurs de Rotterdam à Strasbourg.

Expérimentation pour l'exportation de produits surgelés en conteneur Reefer de Strasbourg vers Rotterdam.

BASF

Expédition de 110 000 tonnes/an de produits chimiques de Ottmarsheim vers Ludwigshafen.

Équipement de transbordement cofinancé par le PARM de VNF à hauteur de 500 000 €.



Un club pour concrétiser vos projets de report modal

Le Club d'Innovation pour le Multimodal Rhénan (CIMR)

Le CIMR est un club porté par VNF et SNCF Réseau et soutenu par les Ports de Strasbourg, de Colmar et de Mulhouse.

Il offre un espace d'échange, de rencontre et de partage d'expériences pour les professionnels du transport (chargeurs, transporteurs, commissionnaires et transitaires) du territoire Alsacien.

Le CIMR se conçoit comme **un accélérateur** pour concrétiser les projets de report modal de la route vers les modes massifiés.

- Par **un accompagnement technique** (temps homme VNF et SNCF Réseau) pour évaluer la pertinence des projets
- Par **un réseau d'acteurs compétents** (près de 100 entreprises membres du CIMR) professionnels des modes massifiés et **apporteurs de solutions**
- Par **un soutien financier** à travers les programmes d'aides spécifiques (PARM de VNF et dispositifs CEE)



Soutenir les acteurs économiques

Le plan d'aide au report modal PARM de VNF

A

Volet A : aides aux études de faisabilité

- Sont éligibles :
 - Les études de **faisabilité logistique**,
 - Les **études de marché**,
 - Les **études techniques** spécifiques
- Subvention de **50% du budget** total de l'étude plafonné à **25 000 €**

B

Volet B : aides aux expérimentations

- **Compensation à 100% des surcoûts** de la solution fluviale par rapport au routier
- **Plafond : 100 000€**
- Limite : 10 voyages - 6 mois

Volet B' : aides spécifiques à la logistique urbaine

- **100% des surcoûts** les 6 premiers mois puis **50%** les six mois suivants
- **Plafond : 200 000 € / projet**

C

Volet C : aides aux investissements

- Sont éligibles, **les infrastructures et les superstructures** nécessaires au report modal vers la voie d'eau
- Subvention entre **25% et 50% plafonné à 500 000 €**
- Calcul basé sur les **externalités socio-économiques**

Faciliter vos démarches de report modal

S'appuyer sur les partenaires de VNF et sur les acteurs du transport fluvial



Rhenus PartnerShip France S.A.S



DP World Affiliated Company



MANUTENTION
TRANSPORT
SERVICE



Questions / réponses

Conclusion

Prochaines échéances

Rivertraining 21/09

14h00 – 18h30

Brasserie Perle - Strasbourg

