



Débat public A31 bis

Thionville – 21 mai 2015

Le transport fluvial

Sommaire



Les missions de VNF

La Moselle canalisée dans le sillon lorrain

Les forces et faiblesses liées au transport fluvial

Les missions de VNF

VNF gère, développe et modernise le plus grand réseau européen de voies navigables et la Direction territoriale Nord-Est en gère 1 018 kms répartis sur 9 départements

- **Exploitation, entretien, modernisation et développement des infrastructures et des ouvrages**
- **Valorisation et accompagnement du tourisme/patrimoine fluvial comme levier de développement économique local**
- **Optimisation de la gestion de l'eau dans une démarche écoresponsable et de préservation de la biodiversité**
- **Développement du transport de marchandise en promouvant et favorisant le report modal et les logistiques multimodales**



La Moselle dans le sillon lorrain

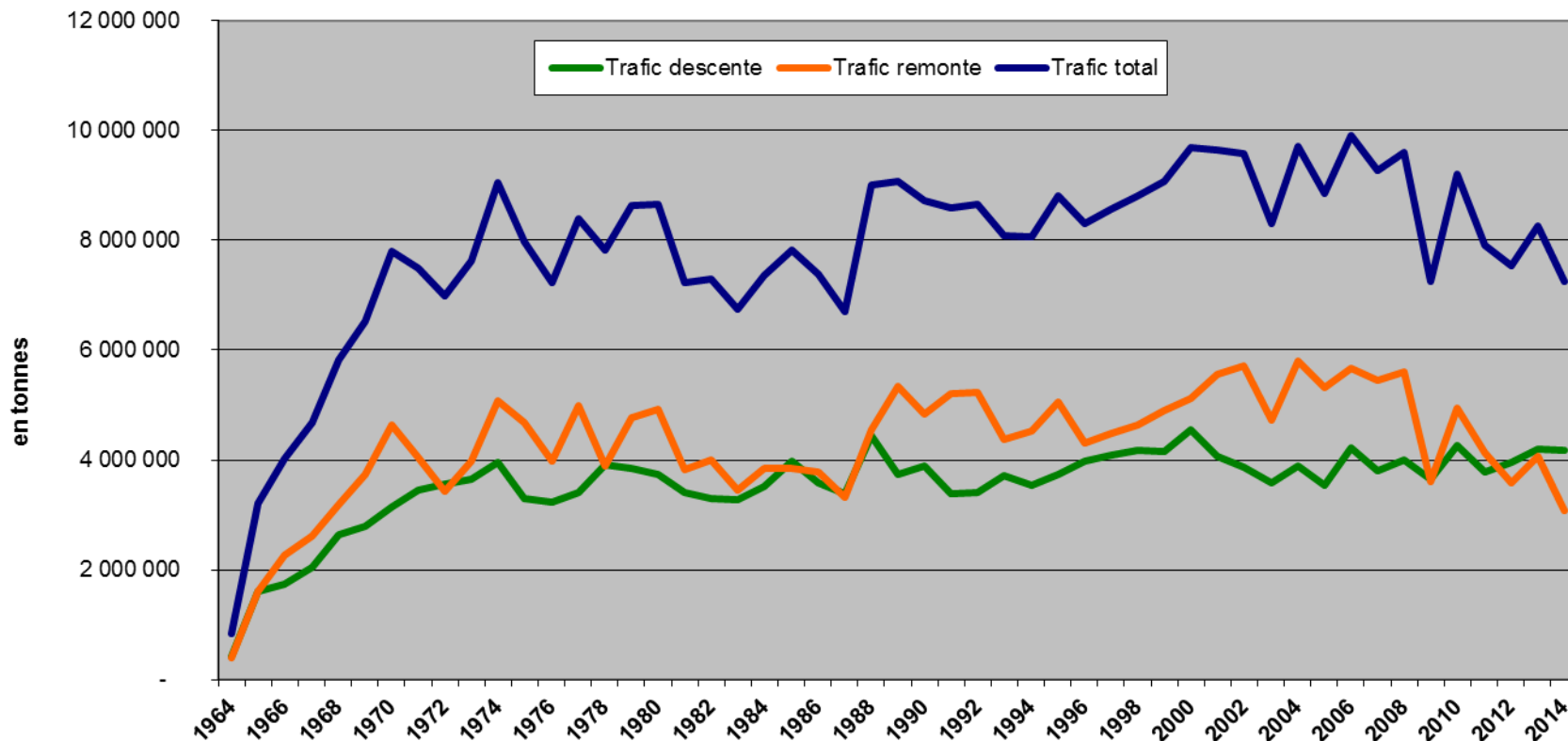
- 4 ports publics dont le 1er port céréalier fluvial intérieur de France à Metz et une vingtaine de ports privés,
- 7 à 10 Millions de tonnes transportés par an
- Diversification des marchandises transportées en cours avec les engrais et les conteneurs,
- Accès direct aux ports de la Mer du Nord et à ceux de la Mer Noire,
- Environ 25% des importations/ exportations de la Lorraine utilisent la voie d'eau.





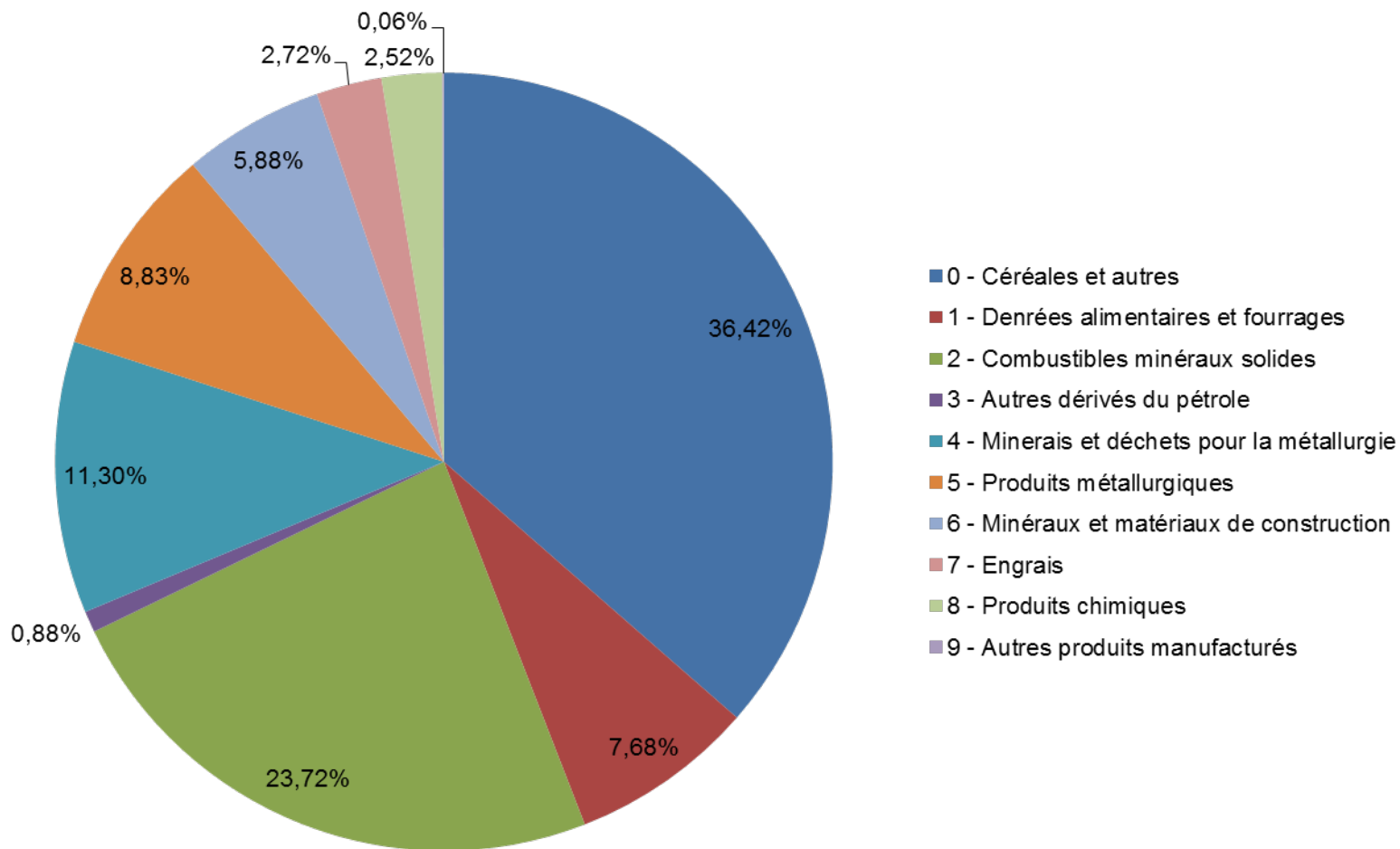


Les trafics à Apach depuis 1964

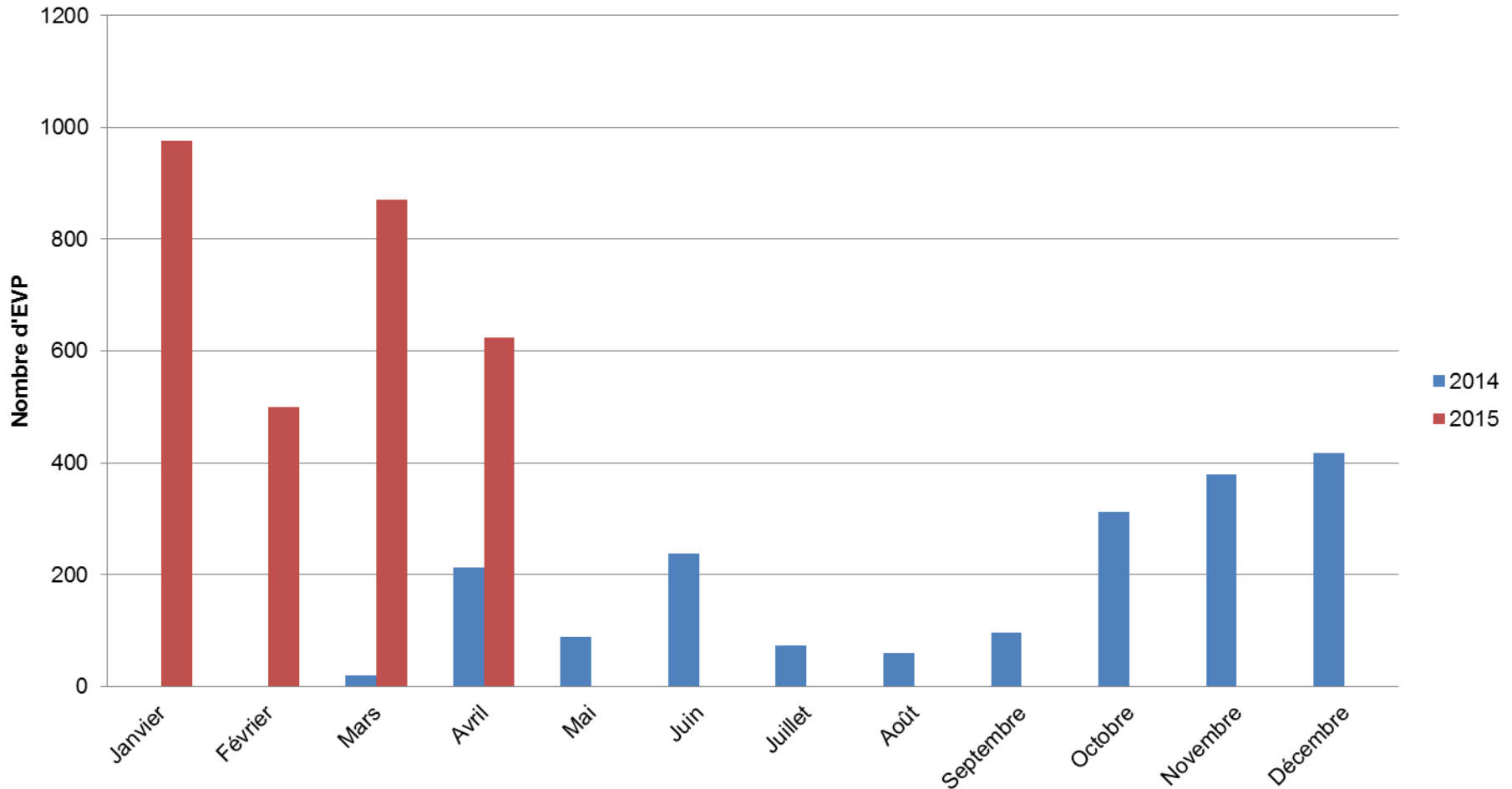


Nombre de bateaux	Commerces	Plaisance
Année 2013	5795	1155

Répartition des marchandises sur la Moselle en 2014



Traffics conteneurs 20 pieds à l'écluse frontière d'Apach











Les forces et faiblesses du transport fluvial

FORCES:

- Transport massifié à faible impact environnemental,
- Existence d'une cale nombreuse et flexible sur ce type de réseau,
- Adaptabilité de l'outil portuaire,
- Fiabilité des infrastructures et régularité
- Non saturation de la voie,
- Non saturation de l'accès aux ports maritimes,
- Capacité d'adaptation avec une diversification en cours (transport de conteneurs).

Les bateaux



Types de bateaux	Capacité de cale	Longueur	Largeur	Enfoncement	Voies navigables accessibles
Péniche dite de 38,50 m  x 10 à 14	250 à 350 t	38,50 m	5,05 m	1,80 à 2,20 m	Canaux Freycinet et toutes voies navigables d'un gabarit supérieur
Automoteur et petit convoi type canal du Nord  x 30	750 t	90 m	5,705 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Dunkerque, Escaut, Rhin, Seine, Rhône...
Automoteur type Rhein-Herne-Kanal (RHK)  x 54 	1.350 t	80 m	9,50 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Rhin, Rhône
Automoteur rhénan  x 40 à 120	1.000 à 4.000 t	135 m	11,45 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Rhin, Nord, Rhône
Convoi moderne constitué d'un pousseur et de barges  x 60 à 120	1.500 à 3.000 t	jusqu'à 180 m	11,40 m	2,50 à 3 m	Moselle canalisée, Rhin, Nord, Rhône
Navire fluvio-maritime  x 60 à 200	1.500 à 5.000 t	de 80 à 130 m	12 à 14 m	3 à 4,25 m	Saône, Rhône jusqu'à Marseille/Fos, Seine
Automoteur Ro-Ro 					



Les forces et faiblesses du transport fluvial

FAIBLESSES:

- Infrastructure fiable mais qui connaît des interruptions (crues, maintenance)
- Outil traditionnellement orienté vers le transport de gros volumes de denrées non périssables,
- Marché plus adapté en première approche aux gros volumes,
- Coût des ruptures de charge,
- Coût sensible à l'équilibre des trafics (voyage à vide)
- Délais à prendre en compte dans la mise en place des stratégies logistiques.