



La transition énergétique du secteur fluvial dans la perspective de l'European Green Deal

SYNTHÈSE DES DÉBATS

AVANT PROPOS

Le 13 décembre à Lyon et en distanciel, VNF a organisé une matinée de débats et d'échanges, qui a été l'occasion de dresser un premier bilan de la mobilisation du secteur plus de 2 ans après le lancement officiel de la démarche « Vert le fluvial » et de partager les expériences françaises et européennes positives autour des nouveaux vecteurs énergétiques décarbonés (biogaz, électricité, hydrogène...).

Les interventions de personnalités politiques et d'experts nationaux et européens, ont permis de s'approprier les enjeux et ambitions du Pacte vert pour l'Europe et de faire le point sur la planification de la construction de la feuille de route du secteur fluvial à l'échelle européenne. Les acteurs professionnels les plus engagés dans la transition énergétique ont également partagé leurs initiatives pilotes inspirantes.

La neutralité carbone visée d'ici 30 ans par l'European Green Deal a été votée fin 2020 par le Parlement européen. Pour mettre l'Europe sur cette trajectoire, la Commission a en outre élaboré un « paquet » inédits de propositions baptisé « Fit to 55 » avec un objectif de réduction de 55% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030.

RAPPEL DE LA DÉMARCHE

Dans le cadre de la mise en œuvre des accords de Paris pour le climat et de la stratégie carbone et de ses déclinaisons dans la LOM (loi d'orientation sur les mobilités), le gouvernement français vise la neutralité carbone en 2050 et la décarbonation de l'ensemble des modes de transport.

Le secteur fluvial qui fait partie des modes de transport les moins émetteurs de gaz à effet de serre à la tonne transportée constitue déjà, par le jeu du report modal, un levier majeur de la réduction des émissions de CO₂ (1 kg équivalent pétrole = 1T de marchandise transportée sur 50 km route = 275 km fleuve), des nuisances et de la congestion.

En 10 ans, les motorisations du transport fluvial ont peu évolué et des efforts sont entrepris afin de diminuer leurs émissions. La réglementation EMNR applicable au secteur fluvial depuis le 1er janvier 2019 impose ainsi des baisses drastiques des émissions globales des bateaux fluviaux qui doivent désormais respecter des niveaux de l'ordre d'un équivalent camion euro V, VI.

Cette réglementation semble être le premier pallier d'une série d'autres obligations à venir dans le cadre du Greenddeal européen et auxquelles devront s'adapter les transporteurs fluviaux dont la durée de vie des bateaux peut atteindre 50 ans. Les solutions de propulsion conçues et intégrées aujourd'hui à bord doivent présenter une forme de modularité sur le long terme, ceci dans un contexte financier particulièrement contraint.

A l'initiative de VNF, un 1er colloque a été organisé en mai 2019 rassemblant à Paris 250 personnes : Opérateurs, chargeurs, industriels, scientifiques, représentants de collectivités et gestionnaires d'infrastructures.

Le second colloque initialement prévu à Lyon en mars 2019 a été annulé suite aux restrictions sanitaires. S'en est suivie une série de 3 webinaires de septembre 2020 à Juillet 2021 rassemblant 250 à 300 e-participants français et européens, de tout horizon, industriels, scientifiques, transporteurs, chargeurs, sur des thématiques techniques et opérationnelles.

⇒ La 1^{ère} édition Vert le Fluvial du colloque sur le verdissement de la flotte a permis de mettre en lumière les problématiques rencontrées par la profession et d'envisager des solutions au travers d'expériences concrètes dans un cadre financier possible. Initiée par VNF et co-organisée avec E2F, HAROPA, CNR et la DGITM (Ministère de transition écologique), cette conférence a conduit à mener une série d'enquêtes permettant d'identifier les attentes des participants et les thématiques à approfondir :

1. Transition écologique et tendances européennes
2. Technologies et diagnostics, disponibilités des solutions
3. Evolutions dans les autres modes de transport
4. Réglementation

⇒ Une série de 3 webinaires Vert Le fluvial pendant la crise sanitaire a permis de consolider la communauté d'acteurs engagés dans la transition énergétique :

1. Octobre 2020 : « Le financement du verdissement » sur les enjeux financiers du verdissement de la flotte et présentait les solutions de financement existantes.
2. Mars 2020 : « Les solutions de verdissement accessibles » pour traduire une approche graduelle des technologies accessibles au secteur fluvial et des solutions déjà éprouvées pour répondre à la nouvelle norme EMNR.
3. Juin 2021 : « Les électro-mobilités fluviales » ; en partenariat avec UFE, ce webinaire abordait conjointement les conditions d'hybridations et d'électrification des bateaux fluviaux ainsi que l'alimentation d'électricité à quai que ce soit pour le poste à quai ou pour la recharge batteries.

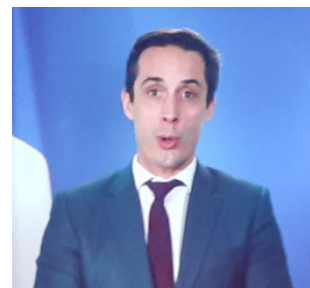
I - OUVERTURE

La matinée d'échanges s'est ouverte par un message vidéo de Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre des transports, et les interventions de Thierry GUIMBAUD, Directeur général de VNF, et de Didier LEANDRI, Président Délégué d'Entreprises fluviales de France (E2F).

Jean-Baptiste DJEBBARI a confirmé le cap à atteindre et à soutenir les efforts de la profession engagée dans la transition énergétique

Le cap est clair et ambitieux mais atteignable : c'est la neutralité carbone d'ici 2050. Dans cette transition, le fluvial a de grands atouts à faire valoir.

Le Plan Aide à la Modernisation et à l'innovation mis en place par VNF a déjà permis d'accompagner 300 projets de verdissement ces trois dernières années. L'Etat a fait de choix renforcer sa participation financière qui s'élève à 5,5 millions d'euros pour la période 2018 – 2022.



Pour mener la transition par l'innovation, l'Etat a également créé l'agence de l'innovation pour les transports (AIT) qui relie les instituts de recherche, les start-up, les PME, les grands groupes industriels, les collectivités, les investisseurs et les opérateurs. Les objectifs de l'AIT doivent faciliter les recherches de financements, les partenariats et accélérer le prototypage et les expérimentations.

« Nous avons besoin d'initiatives comme « Vert le fluvial » qui encourage les synergies, qui permettent à des personnes et à des institutions qui ne se connaissent pas forcément de se rencontrer, de confronter les points de vue, de partager leur expérience si souvent complémentaire »
Jean-Baptiste DJEBBARI

Thierry GUIMBAUD a souligné combien la démarche « Vert le Fluvial » répond à une véritable attente politique et technique.

La dynamique « Vert le fluvial » a permis de rendre plus lisible les différentes solutions techniques, les dispositifs de financements et la réglementation en vigueur. Emergent de ce cycle plusieurs faits majeurs : la fédération de l'écosystème autour des thématiques de verdissement, la création d'un guichet unique le PAMI visant à accompagner les professionnels du secteur, l'accélération des projets collaboratifs pour accompagner le développement de nouveaux modèles énergétiques pour le secteur (PROMOVAN, AVICAFE, H2SHIPS, GREENDELIVER, ORC...)



Aujourd'hui, il est apparu particulièrement important d'insérer la démarche dans une dimension européenne et avec un raisonnement multimodal.

« Il est important de bien se coordonner entre le national et l'europpéen pour préciser les objectifs qui sont les nôtres et ceux des entreprises qui sont devant nous. C'est important que l'on y consacre un temps d'explicitation et VNF est fier d'en être à nouveau l'instigateur »
Thierry GUIMBAUD

Alors que le Comité d'Organisation de Paris 2024 veut organiser des jeux neutres en carbone et annonce officiellement que la cérémonie d'ouverture aura lieu sur la Seine, il est indéniable qu'il va y avoir un effet accélérateur de la transition dans la navigation intérieure.

Didier LEANDRI, Président Délégué général d'Entreprises Fluviales de France (E2F) a salué le caractère structurant de la démarche Vert le Fluvial pour la filière.

Il rappelle qu'en juillet 2021, la filière s'est engagée en signant l'ECV (engagement pour la croissance verte) ; Il s'agit d'un green deal français dans le domaine fluvial qui engage à baisser les émissions de gaz à effet de serre de 20% dans une période de 5 ans.

Le fluvial est le seul acteur des transports à avoir signé un tel engagement en faveur de la transition écologique.

C'est dans cette période marquée par la crise que la démarche collective prend tout son sens et permet d'éviter l'immobilisme.

Un certain nombre de politiques se mettent en place pour accompagner la profession sur le plan économique et technique. Il est important de prendre aujourd'hui les décisions qui nous permettront dans un temps post crise d'être prêt avec une flotte, du matériel, une organisation qui tendent vers cette neutralité carbone.



« Pour les entrepreneurs que nous sommes, le corollaire à la neutralité carbone est la neutralité économique. La première étape dans ce combat, c'est probablement le moteur électrique quel que soit l'énergie et le mode de production qui alimente le moteur électrique »

Didier LEANDRI



II- REGARDS CROISÉS

« Vers une écologie de la mobilité fluviale : enjeux et ambitions de l'European Green Deal »

Deux experts ont apporté un éclairage sur les enjeux et ambitions en matière de transition énergétique pour le secteur du transport et tout particulièrement le fluvial en France :

- Laurent MICHEL Directeur général de l'énergie et du climat, Ministère de la transition écologique,
- Karima DELLI, Présidente de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen

Laurent MICHEL a précisé le cadre pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le règlement de juin 2021 a fixé un objectif de réduction des gaz à effet de serre avec 2 échéances 2030 (- 55% d'émissions de gaz à effet de serre) et 2050 (neutralité carbone).

La neutralité carbone à 2050 sera atteignable si en 2030 nous avons fait de gros progrès à la fois tactiques mais aussi stratégiques pour engager des chantiers structurels. Cela se traduit concrètement par la discussion en cours sur un « paquet » de 13 propositions législatives publiées le 14 juillet 2021. Il s'agit d'obligations européennes, d'objectifs, d'outils et pour la première fois les transports sont concernés.



L'hydrogène est une énergie alternative potentielle avec des questions de sécurité, de réglementation de matières dangereuses, entre autres pour des bateaux à passagers. Il offre de fortes opportunités. Un certain nombre de programmes de recherche et développement pourront être soutenus.

La stratégie nationale portuaire, qui sera adoptée en janvier 2022, fixera un objectif de +30% pour les modes massifiés vers ou à partir des ports, et inclura le fluvial. L'idée sur l'axe Seine d'un ecolabel transition énergétique sera également expérimentée pour permettre de qualifier les chaînes logistiques et ensuite d'aller vers les donneurs d'ordre.

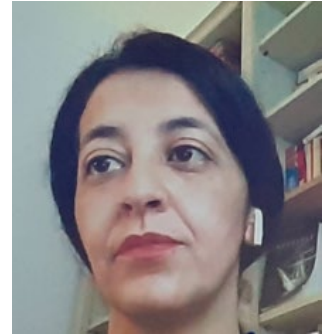
« C'est la première fois que je parle à la fois des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la part que peuvent y prendre un certain nombre de transports, La transition du secteur fluvial se fera par l'écriture d'une nouvelle chaîne de valeur qui englobe le client »

Laurent MICHEL

Karima DELLI a souligné combien il était important d'avoir des infrastructures fluviales fiables et robuste pour développer le report modal.

Le fluvial a toute sa place dans la transition. L'Union Européenne a fixé un objectif d'augmentation des parts de marché du transport fluvial et du transport maritime sur courte distance de plus de 25% d'ici 2030, et de plus de 50% d'ici 2050.

Il est capital dans ce nouveau réseau d'avoir des infrastructures robustes et c'est cette ambition que soutient l'Europe au travers des prochains RTE-T (Réseau transeuropéen de transports), le programme de développement des infrastructures du secteur dans l'Union européenne.



Le fluvial est considéré comme une priorité dans un certain nombre de pays. La France doit s'engager plus résolument dans la régénération de son réseau fluvial, c'est la condition pour un report modal conséquent. Si on ne le fait pas, on parle d'une perte de 8% de compétitivité.

« Le fluvial reste encore sous-valorisé alors que c'est une des solutions essentielles pour valoriser le report modal de la route vers des transports plus vertueux. Le fluvial est un outil fantastique pour le report modal des marchandises, notamment pour le dernier km dans les villes et pour la dimension touristique. »

Karima DELLI

« Le contrat d'objectif et performance signé par l'Etat et VNF en avril 2021 donne une nouvelle impulsion avec une trajectoire de 3 milliards d'euros d'investissements d'ici 2030 »

Thierry GUIMBAUD



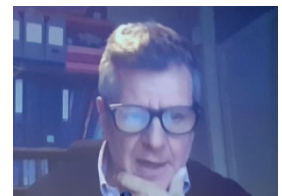
III – PLANIFICATION DE LA FEUILLE DE ROUTE EUROPÉENNE pour le secteur fluvial et ses déclinaisons territoriales

Lors de cette table ronde, 4 experts ont évoqué la planification européenne ainsi que la déclinaison nationale des feuilles de route qui définissent les objectifs de verdissement du secteur fluvial :

- Hugues VAN HONACKER, Responsable de la politique de la navigation fluviale à la Direction générale de la mobilité et des transports (Commission européenne) ;
- Raphaël WISSELMANN, Ingénieur en chef, Commission Centrale pour la Navigation du Rhin qui rassemble l'Allemagne, la Belgique, la France, les Pays-Bas et la Suisse ;
- Thomas ROYAL, Chef du développement économique du transport fluvial (Ministère de la transition écologique, Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer) ;
- Brigitte MARTIN, directrice adjointe IFP Énergies Nouvelles.

Hugues VAN HONACKER a rappelé que dans le cadre du Pacte Vert, des actions significatives ont été prises pour améliorer le transfert modal de la route vers la navigation fluviale.

La stratégie européenne de mobilité a insisté en 2020 pour augmenter la part du fluvial et du maritime à courte distance de 25% d'ici 2030 et 50% d'ici 2050. Cela doit se traduire dans un plan ambitieux qui se réalisera avec la collaboration des États membres, et l'expérience des différents bassins comme le Rhin et le Danube notamment.



La mise en place de l'initiative Naiades a précisé la stratégie de 2021 à 2027 retranscrite dans 35 actions pour améliorer le transfert modal et pour aller vers une transition énergétique plus propre

La Directive de transport combiné sera revisitée début 2023 pour donner une position plus importante au transport fluvial et au rail. Par ailleurs, une étude d'impact va prochainement démarrer afin de pouvoir lancer une initiative législative en 2023 sur la mise en place d'un éco-label qui mettra en avant le secteur fluvial à l'attention des logisticiens et des transporteurs.

Des mesures techniques pour faciliter la certification européenne des bateaux propres, encourager l'installation de l'électricité à quai, accompagner la digitalisation du secteur) sont également à l'étude.

Raphaël WISSELMANN a détaillé la feuille de route de la CCNR qui vise 2 jalons de réduction des émissions : - 35% à 2035 et - 90% à 2050.

Cette feuille de route prend la forme de différents scénarios de transition, et d'un plan d'action de 18 mesures à adopter pour accompagner la transition.

Il n'y a pas de solution unique. Cette adéquation des technologies dépend du type de bateau et du profil de navigation. Deux scénarios se dessinent :

- une voie conservatrice avec des carburants et techniques faciles à mettre en œuvre, rentables à court terme, assez matures et déjà disponibles sur le marché
- une voie innovante avec des carburants et techniques encore en développement, plus coûteux et plus prometteurs en termes de potentiel de réduction des émissions



Ces scénarios ont vocation à guider à la fois la politique européenne et la politique rhénane en matière d'évolution technologique.

Thomas ROYAL est revenu sur l'importance de l'adoption d'un cadre réglementaire approprié pour l'utilisation des carburants alternatifs et des batteries, l'une des mesures principales de la feuille de route européenne.

L'objectif est d'élaborer des standards et des exigences applicables à la construction de bateaux au fonctionnement de l'équipage, aux règles de fonctionnement de la navigation intérieure pour permettre une utilisation normale de carburants de substitution, de carburants alternatifs et de batteries à bord des bateaux.



De façon générale, il est également prévu de positionner le transport fluvial dans le futur règlement européen sur la taxonomie qui classe les activités économiques ayant un impact favorable sur l'environnement en vue d'orienter les investissements vers les activités "vertes »

Par ailleurs, l'ECV fluvial (Engagement pour la Croissance Verte) signé en juillet 2021 présente le cadre structurant principal en France de la transition énergétique. Ce sont des accords volontaires entre l'État, le gestionnaire d'infrastructure VNF, les transporteurs, les chargeurs, les intermédiaires et les chantiers, pour une durée de 4 ans avec un bilan à 2 ans.

Un plan d'action va être élaboré au sein d'un comité de pilotage, qui devrait se réunir tout début 2022, avec pour objectif d'adapter les objectifs fixés au niveau européen et au niveau de la CCNR, au niveau français. Pour soutenir la transition énergétique, l'Etat dispose de trois leviers : financier, fiscal et réglementaire.

Brigitte MARTIN a confirmé que l'étude sur les trajectoires prospectives de verdissement des flottes fluviales et ses besoins en énergie et financements associés, confiée à l'IFPEN par VNF, permettra de dresser la feuille de route de décarbonation du secteur fluvial.

Il s'agit de modéliser des bateaux représentatifs de certains usages (à partir de profil de mission défini en conditions réelles de navigation). La spécificité de l'étude est de construire des scénarios prospectifs de verdissement de la flotte (2030 et 2050) en s'intéressant aux solutions sur l'ensemble de l'analyse du cycle de vie du bateau et du vecteur énergétique.



Plusieurs familles de bateaux, plusieurs architectures de chaîne de traction, plusieurs vecteurs énergétiques ont été étudiés en considérant plusieurs horizons temporels pour voir l'évolution des vecteurs énergétiques et l'amélioration des motorisations.

L'intérêt de ces études conduites sur le bassin Rhône Saône vise à les décliner sur les autres bassins pour prendre en compte les spécificités françaises. Aujourd'hui l'étude entre dans sa dernière phase avec la projection de la flotte selon plusieurs scénarii établis. La prise en compte de coûts d'exploitation est déterminante.

« Les bateaux qui se construisent aujourd'hui et ceux qui naviguent déjà devront faire des choix complexes en matière technologique et de vecteurs énergétiques. Les différentes études permettront d'éclairer ces choix »

Cécile COHAS, Responsable de la mission recherche innovations, VNF

IV - RETOURS D'EXPÉRIENCES DES PROFESSIONNELS ENGAGÉS dans la transition énergétique

Plusieurs acteurs professionnels nationaux et internationaux engagés dans la transition énergétique ont partagé leurs initiatives pilotes électrique, hydrogène et GNV inspirantes.

Ainsi opérateurs, industriels architectes, gestionnaires de ports ont partagé leurs travaux et leurs stratégies de verdissement :

- Matthieu BLANC, Directeur de la CFT groupe SOGESTRAN
- Hein OOMEN, Responsable du développement, Zero Emission Services (ZES)
- Herbert GRAZZINI, responsable du développement chaîne cinématique medium duty du Group Truck Technology Volvo et Nicolas TOURTEAUX, chief engineer,
- Christian-Frédéric BERTHON, Ingénieur, coordinateur du projet H2SHIPS
- Frédéric STORCK, Directeur transition énergétique et innovation, Compagnie nationale du Rhône (CNR)

Pour venir en appui, trois témoignages vidéo ont été diffusés :

- Philip MAUGÉ (SCAT, pour les opérateurs)
- Frédéric de ROVERE (LAFARGE, pour les chargeurs)
- Benoît VESY (HELION, industriel)

*« Les technologies ne dépendent pas uniquement du secteur fluvial.
Il faut se rapprocher des secteurs maritime et routier, pour bénéficier de l'effet de masse des marchés
et transposer leurs solutions sur nos fleuves »*

Cécile COHAS, Responsable de la mission recherche innovations, VNF

La conception d'un bateau 0 émissions (ZULU)

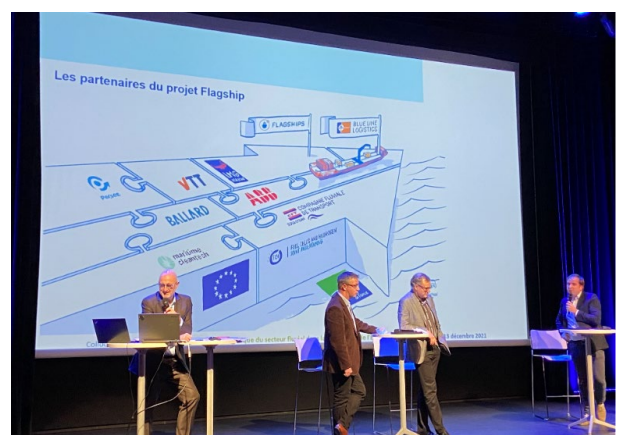
Matthieu BLANC est responsable du projet ZULU porté par CFT, filiale du fluvial de Sogestran, au sein du consortium européen Flagships.

Le système de subvention européenne et le PAMI ramènent le coût du ZULU hydrogène à celui d'un ZULU stage 5.

A l'usage, la molécule hydrogène va coûter 4 fois plus cher que le gasoil.

Alors qu'un bateau a une durée de vie de 30 ans et que le pack énergie est renouvelé tous les 10 ans, il faut être capable de s'adapter.

Etre visionnaire et exemplaire est un devoir.



Systeme d'approvisionnement en energie par conteneurs interchangeables (ZES)

Hein OOMEN est responsable développement du projet ZES qui est un système de containers batteries interchangeables mis en place aux Pays-Bas.

Le premier bateau, un démonstrateur électrique, a une autonomie de 70 km avec un container. On peut charger 2 containers pour une autonomie d'1 méga watt en 2h30 (de vide à plein).

Un bateau de ce type avec la même technologie est attendu à la fin de 2023. C'est une solution propre et abordable qui a du potentiel aux Pays Bas mais aussi à l'international (Allemagne, Belgique, France...).



Les développements pour diversifier l'offre de moteurs actuelle (l'exemple de VOLVO)

Herbert GRAZZINI et Nicolas TOURTEAUX ont développé une technologie pour transformer un moteur gazoil 8l en hydrogène.

Le développement de ce moteur s'insère dans la stratégie du groupe Volvo : une décarbonation du groupe à 2040. Ce moteur est un équivalent diesel auquel on accouple des réservoirs hydrogène (principe de la « marinsation »).

Il s'agit d'une technologie qui permet d'aller vite pour proposer des solutions innovantes avec des niveaux d'émissions extrêmement bas, compatibles euro 6 avec la possibilité à terme de descendre à des niveaux 2 à 3 fois inférieurs au niveau euro 6.

Une fois industrialisé, un moteur hydrogène doit pouvoir coûter moins cher qu'un moteur diesel.



Barrières et leviers de développement de l'hydrogène pour le secteur fluvial (H2SHIP)

Christian-Frédéric BERTHON coordonne le projet H2SHIPS, qui a démarré en 2019 jusque 2023.

Situés sur la zone Europe du Nord-Ouest, les 13 partenaires sont persuadés que l'hydrogène a un rôle à jouer sur le verdissement de la flotte. Le projet se développe autour d'un écosystème portuaire réunissant les ports partenaires d'Ostende, Amsterdam et de Paris.

Pour développer le recours à l'hydrogène, les acteurs disposent de 3 grands leviers :

- Réglementaire
- Technique : il est essentiel de travailler sur la conception des navires pour leur permettre d'être évolutif, et sur la conteneurisation de l'énergie.
- Financier : le choix du client s'oriente sur le prix du transport et pas sur la technologie. Une étude réalisée par Hydrogen Europe montre qu'avec les prix actuels pour les carburants classiques, avec des perspectives réalistes à 2030, l'hydrogène aurait un coût 2 fois supérieur au carburant classique.



Autre défi : l'énorme compétition qui se profile dans tous les secteurs autour de la mobilisation des ressources durables.

Le port multi-énergies, l'exemple du quai des énergies et du projet OH2Rhône (CNR)

Frédéric STORCK a démontré que l'hydrogène allait permettre à terme une meilleure utilisation des énergies renouvelables car c'est une solution de flexibilité et de stockage de masse que l'on compte pouvoir utiliser à grande échelle.

Le quai des énergies est une station à l'entrée du port de Lyon où est distribué du gaz et du biogaz comprimé, de l'électricité sous forme de recharge rapide et haute puissance et début 2022 de l'hydrogène. Cette infrastructure doit donner envie de tester différentes énergies.

Pour 2024, un 2^{ème} projet va voir le jour au port de Lyon pour 2024 : un équipement destiné aux usages portuaires du port et aux usages fluviaux (déplacement de conteneurs, traction ferroviaire, station d'avitaillement en bord à voie d'eau)

Un 3^{ème} projet va concerner la Vallée du Rhône de Lyon à Marseille. Avec VNF, ENGIE et le port de Marseille, il est envisagé de créer les conditions d'une circulation hydrogène sur le Rhône, « Corridor hydrogène ». Il est primordial de globaliser le système pour créer un réseau hydrogène, avec des écosystèmes régionaux.



« On doit construire des nouveaux systèmes avec les plateformes de distribution, les énergéticiens pour la production, et également développer nos compétences en recherche de financement. On a une ingénierie de montage financier à développer pour pouvoir capter les financements par la suite. »

Cécile COHAS, Responsable de la mission recherche innovations, VNF

V - CONCLUSION

Pour conclure cette matinée d'échange, Dominique RIQUET, Député européen, membre de la commission des transports et du tourisme au Parlement Européen, a partagé sa conviction que recourir au transport fluvial, c'est déjà un choix environnemental dans l'état actuel des choses en raison de ses atouts en terme de massification, de consommation et d'émission d'énergies.

On doit se battre sur le transfert modal vers le fluvial et en même temps continuer d'améliorer ses performances environnementales.

Le premier défi, c'est celui des infrastructures par elle-même.

A ce titre l'Europe s'engage, dans le cadre d'une mécanique d'interconnexions de l'Europe, et bientôt par la révision de la directive sur les réseaux pour améliorer les infrastructures.*



« Le fluvial est déjà en soi vertueux. Donnons-lui simplement les moyens infrastructurels, les moyens fonctionnels, participons à sa modernisation, à la marche en avant vers les énergies renouvelables et à l'amélioration de sa performance environnementale »

Dominique RIQUET, Député européen

Thierry GUIMBAUD, Directeur général de VNF, a remercié l'ensemble des intervenants et des participants.

*« Ce que je retiens de tous nos échanges, c'est le fort dynamisme et le grand nombre d'initiatives.
Le rôle de VNF est bien de faire le lien entre les acteurs économiques et les responsables politiques
qui ont un rôle d'accompagnement et de réglementation »,*

Thierry GUIMBAUD



LES PERSPECTIVES EN 2022

Pour 2022, VNF disposera des conclusions des études qui sont nées tant sur le Rhône Saône, le Rhin et la Seine, qui permettront d'identifier toutes les solutions possibles de verdissement compte tenu des flottes et des énergies disponibles.

Par ailleurs, le « guichet unique » mis en place par VNF pour rendre plus lisibles les financements publics sera étendu aux autres financements. Un centre de service imaginé par VNF et E2F proposera aux entreprises une assistance sur le plan technique et financier.

La filière doit se préparer aux nouveaux enjeux de la transition énergétique dès maintenant au regard de l'espérance de vie des bateaux fluviaux. Parmi le panel de technologies en développement, il est urgent de définir rapidement les plus efficaces et celles dont l'énergie sera suffisamment disponible pour répondre aux besoins du secteur fluvial.

D'un point de vue général, il se dessine que la transition énergétique du fluvial s'organisera en trois temps :

- à court terme : électrification des quais pour le stationnement des paquebots et les opérations de manutention ainsi que les recharges électriques des bateaux de faibles puissances (logistique urbaine, promenade)
- à moyen terme : hybridation des bateaux au GNV, à l'électrique et H2
- à long terme : prolongateur d'autonomie H2 des bateaux sur les longues distances

