



cndp

Commission particulière  
du débat public

## Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du grand canal du Havre

Octobre 2009

# Contribution de la Compagnie Fluviale de transport

### Présentation de la Compagnie Fluviale de Transport

**L**e projet de prolongement du grand canal du Havre a retenu notre attention. Ce projet offre de fortes perspectives de développement pour le fluvial en lui redonnant une place centrale dans le développement des transports de marchandises. Ce projet améliorera significativement la desserte du port en réduisant les interférences existantes entre les différents modes de transport. Il permettra ainsi d'améliorer la compétitivité du transport fluvial en l'absence de nouvelles interférences sur ce prolongement et moyennant quelques améliorations.



**L**a Compagnie Fluviale de Transport<sup>1</sup> est un acteur du transport fluvial sur la Seine depuis 60 ans. Créée en 1948, CFT est aujourd'hui le 1<sup>er</sup> armement fluvial français<sup>2</sup>. Certifiée ISO 9001 & 14001<sup>3</sup>, CFT transporte tous types de marchandises (vracs solides, liquides ou pulvérulents, matières dangereuses, colis exceptionnels, véhicules, conteneurs, déchets, etc...)

#### La lecture du projet nous amène à formuler les remarques suivantes :

- Les mesures visant à atteindre les objectifs de report modal du GPMH mériteraient d'être détaillées. Elles sont fondamentales pour attirer de nouveaux chargeurs vers la voie d'eau.
- Les dimensions du canal et des franchissements doivent aussi intégrer les évolutions des trafics et des bateaux dans les prochaines décennies pour offrir les meilleures perspectives de développement.
- Le dossier expose la nécessité de réguler les flux de circulation avant la mise en service du prolongement (projet TRIP). Cette mesure allant à l'encontre des conclusions du Grenelle de l'Environnement est inacceptable dans le contexte économique et environnemental actuel car elle ferait peser de nouvelles contraintes<sup>4</sup> sur le trafic fluvial en augmentant fortement les temps de trajet dans le port.

Le prolongement du grand canal permettrait au fluvial de reconquérir la place lui revenant dans le transport de marchandises<sup>5</sup> mais pourrait être amélioré en prenant en compte ces quelques points.

<sup>1/</sup> Compagnie Fluviale de Transport, [www.cft.fr](http://www.cft.fr) - <sup>2/</sup> 230 unités et 650 salariés -

<sup>3/</sup> Depuis 1994 pour l'ISO 9001 et 2009 pour l'ISO 14001 - <sup>4/</sup> Le fluvial est déjà contraint par la navette ferroviaire (pour le conteneur à Europe 4), la disponibilité des outillages de manutention, les restrictions d'ouverture de ponts, les horaires de l'écluse de Tancarville et la marée jusqu'à Poses. -

<sup>5/</sup> En comparaison, la part modale du transport fluvial dans les ports d'Anvers ou Rotterdam atteint 32% pour le conteneur (et plus de 40% toutes marchandises confondues) contre 9% au port du Havre en 2007.

### Contribution :

- CFT : Compagnie Fluviale de Transport

## Améliorer la compétitivité du transport fluvial

La compétitivité des transports alternatifs est l'élément clé du report modal : le coût reste le principal facteur déterminant le choix du mode de transport. Vouloir assurer un report modal depuis la route vers la voie d'eau nécessite donc de lui donner les moyens de se développer et d'être économiquement performant.

Nous pouvons résumer ces moyens par trois points :

- Efficacité des infrastructures et superstructures de manutention.
- Réduction des temps de parcours (augmentation de la vitesse de navigation et réduction des manœuvres des ponts).
- Accroissement de la capacité d'emport en augmentant les dimensions des bateaux<sup>6</sup> jusqu'aux limites des écluses.

La situation actuelle de la desserte portuaire pose plusieurs problèmes :

- Le transport routier occupe une place prépondérante.

- Les augmentations de trafic attendues vont nettement accroître le temps d'attente des convois fluviaux lors du franchissement des ponts (manœuvres des ponts rouge, VIII, A29 et du Hode).
- Il n'y a qu'une seule voie de navigation fluviale jusqu'à Tancarville, ce qui fait courir le risque d'une interruption totale de la navigation en cas de panne d'un ouvrage ou d'accident.
- La hauteur du pont de l'A29 sur le canal de Tancarville est un facteur limitant pour le tirant d'air et la capacité d'emport des futurs bateaux, la procédure de demande d'ouverture n'est ni compatible ni avec les schémas logistiques, ni avec le trafic autoroutier.

Des différentes alternatives présentées par le GPMH - prolongement, abaissement du plan d'eau ou dénivellation des ponts - seul le prolongement permet à notre avis de supprimer les interférences de circulation et autorise de nouveaux développements pour la voie d'eau. L'abaissement du plan d'eau<sup>7</sup> nécessiterait de nouvelles écluses, donc de nouvelles contraintes et diminuerait de 25% l'emport d'un convoi fluvial (limitation à trois couches de conteneurs au lieu de quatre). La dénivellation des ponts ne semble être possible que pour le transport routier laissant ainsi perdurer les interférences avec le ferroviaire et ne résolvant pas le problème du tirant d'air du pont de l'A29 ou d'interruption de trafic en cas de problème.

## Préparer l'avenir

L'avenir des transports est au report modal. Sur ce point le GPMH affiche des objectifs clairs pour 2020 :

- 13,3% de part modale pour le ferroviaire contre 5% en 2007.
- 11,7% pour le fluvial contre 9% en 2007.

Ces chiffres montrent l'intention de réduire la part du trafic routier. Nous estimons cependant que les objectifs du fluvial peuvent être plus ambitieux.

La voie d'eau

dispose d'un potentiel de croissance sous exploité, il est possible de tripler le trafic sur la Seine sans dégrader sa qualité de service<sup>8</sup> et en conservant un impact environnemental réduit.

Le dossier n'indique pas comment seront atteints ces objectifs pour la voie d'eau. Bien qu'il y soit fait référence à la future plateforme multimodale le long du grand canal, cet important aménagement sera dédié au transport de conteneur et ne sera pas suffisant pour assurer la diversité de trafic indispensable à la pérennité de l'activité fluviale.

L'atteinte des objectifs de report modal

apparaît conditionnée aux cinq impératifs suivants :

- Dimensionnement correct des ouvrages.
- Absence d'interférences entre modes sur ce prolongement
- Constitution adaptée des berges.
- Gestion cohérente du foncier.
- Création de nouveaux postes fluviaux d'attente et de stationnement.

L'évolution future des bateaux<sup>9</sup> n'est pas prise en compte dans ce projet. Nous pouvons compter sur un développement de la massification des transports de conteneurs entre Le Havre et Rouen<sup>10</sup>

6/ Largeur, tirant d'air et tirant d'eau. - 7/ En créant de nouvelles écluses dans l'enceinte même du port permettant de baisser le niveau de l'eau et de conserver les ponts actuels. 8/ Efficacité, sécurité et ponctualité. - 9/ A l'image de ce qui se fait sur le Rhin. - 10/ Le port de Rouen étant en domaine maritime, les dimensions (tirant d'eau et tirant d'air principalement) des bateaux desservant exclusivement ce port peuvent être nettement plus importantes.



dont la conséquence sera la mise en service **de bateaux fluviaux plus grands**. Par ailleurs, le développement des abords du canal impliquera aussi la création de Postes de chargement où des bateaux seront stationnés alors que d'autres se croiseront en navigation. Les dimensions<sup>11</sup> du canal doivent donc prendre en compte ces deux éléments. La jonction avec le canal de Tancarville doit aussi permettre de virer dans de bonnes conditions, tant vers Gonfreville que vers Tancarville, sans difficulté ni désaccouplement des barges.

Les nouveaux franchissements (pont ferroviaire entre autre) devront aussi être dimensionnés pour ne pas interférer avec le fluvial. Pour éviter de déplacer le problème actuel et permettre au ferroviaire et au fluvial de coexister sans interférence, ces franchissements devront permettre le passage de bateaux :

- Non ballastés et chargés de quatre couches de conteneurs High Cube, sans manœuvre.
- Avec un tirant d'air plus important (six couches de conteneurs) en ouvrant le pont.

La constitution des berges a aussi un impact important. Le dossier propose deux solutions possibles : des berges à talus ou des palplanches. Afin de

faciliter l'accès au transport fluvial pour les nouveaux chargeurs, il est essentiel d'adopter une solution de type palplanches car :

- Les berges à talus rendent complexe et coûteuse la création d'un nouveau quai, faisant fuir ainsi bon nombre de nouveaux chargeurs.
- Ces berges peuvent représenter un risque d'échouage ou de collision plus important que les palplanches.
- Les palplanches protègent mieux les berges et autorisent ainsi des vitesses de navigation plus importantes.

Le développement du transport fluvial sur la Seine passe par la création de nouveaux trafics<sup>12</sup>. Il convient donc de favoriser l'implantation en bord à quai<sup>13</sup> de sociétés qui auront besoin du fluvial. Sur le modèle de VNF<sup>14</sup> ou du Port Autonome de Paris, les concessions des terrains en bord du canal doivent imposer un recours au transport fluvial aux entreprises désirant s'y installer.

La création en nombre suffisant de postes fluviaux d'attente et de stationnement est aussi nécessaire. Ces postes permettent d'optimiser la gestion du matériel, la formation des convois et contribuent donc à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.

## Des mesures transitoires inacceptables pour la voie d'eau

**L**e dossier fait état de la nécessité d'améliorer la desserte routière avant la mise en service de la nouvelle infrastructure. Cette amélioration de la desserte routière, en attendant le prolongement du Grand Canal, sera obtenue grâce à une mesure transitoire dénommée **TRIP** en «*faisant peser de nouvelles contraintes sur le trafic fluvial*<sup>15</sup>».

Cette mesure transitoire est inacceptable pour le transport fluvial car :

- Le calcul concluant à la nécessité d'une régulation des ouvertures de ponts ne prend en compte qu'une partie des données du fluvial.
- Elle va à l'encontre des conclusions des Grenelles de l'Environnement et de l'Estuaire.
- Elle va à l'encontre de la volonté affichée par le GPMH d'augmenter la part modale du transport fluvial.
- Toute régulation des trafics imposerait des contraintes aux modes alternatifs telles que le transport routier s'en trouverait avantagé.

<sup>11/</sup> L'augmentation de la largeur et de la profondeur du canal permettra aussi de réduire la consommation et les émissions de CO<sub>2</sub> des bateaux l'empruntant, améliorant ainsi les performances du transport fluvial. <sup>12/</sup> Des trafics historiques comme le transport de charbon ou de fuel lourd, pouvant atteindre le million de tonnes par an, seront arrêtés dans les années à venir pour diverses raisons. - <sup>13/</sup> Permet d'éviter de coûteux pré ou post acheminement jusqu'au point de chargement. - <sup>14/</sup> Voies Navigables de France. - <sup>15/</sup> Page 29 du dossier du maître d'ouvrage.



## Des enjeux socio-économiques forts

Le Grenelle de l'Environnement a conclu à la nécessité de donner la priorité au développement des modes de transports alternatifs. Le projet TRIP s'oppose clairement à cette conclusion fondamentale. La limitation des ouvertures de pont pour le fluvial « *imposerait de facto des contraintes supplémentaires préjudiciables au développement de ce mode de transport*<sup>16</sup> » alors que le GPMH souhaite en développer la part modale. L'aspect transitoire de cette mesure ne la rend pas plus acceptable compte-tenu du temps et des efforts qui doivent être déployés pour convaincre les chargeurs de passer à la voie d'eau.

Le postulat de départ nous semble incomplet car l'ouverture d'un pont pour un convoi fluvial est mise en opposition au temps d'attente de chaque véhicule. Il convient de considérer non pas un convoi fluvial<sup>17</sup> mais son équivalent routier soit environ 220 camions<sup>18</sup>. Ils formeraient une file d'attente d'environ 4 km dans le port ou de 15 km sur autoroute (avec une distance réglementaire minimum de 50 mètres entre camion) engendrant autant de coûts pour la société en congestion, insécurité et nuisances. Ces mêmes camions émettraient environ deux à quatre<sup>19</sup> fois plus de CO<sub>2</sub> pour la même prestation de transport en vallée de Seine. Nous demandons donc l'abandon des mesures du projet TRIP visant à contraindre le fluvial.

De même, la réalisation du prolongement ne signifiera pas la fin des ouvertures du pont rouge. Certains trafics intra-portuaires nécessiteront toujours d'emprunter ce passage et ne pourront se voir imposer de faire le tour par le grand canal pour rallier l'autre côté du pont rouge : cela imposerait 30 km et 4 heures de navigation en plus, sans compter les émissions de CO<sub>2</sub> et les coûts supplémentaires.

**L**e transport fluvial présente de nombreux avantages qui vont au-delà de la simple réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et dont l'agglomération et le port du Havre peuvent tirer parti :

- Réduction significative des gaz à effet de serre<sup>20</sup>.
- Réduction des nuisances sonores, visuelles et olfactives.
- Réduction de la congestion routière et des accidents.
- Amélioration de la sécurité du transport.

Le développement du transport fluvial a un rôle positif sur l'hinterland du port du Havre en massifiant les transports à destination ou en provenance de ports fluviaux parisiens ou plus à l'est de Paris. L'ouverture d'un canal à grand gabarit<sup>21</sup> entre le bassin parisien et l'Escaut étendra fortement cet hinterland, développant d'autant le volume de marchandises susceptible de passer par Le Havre. Mais pour éviter qu'une partie des trafics à destination de la région parisienne ne soit alors drainée par les ports du nord de l'Europe, les acteurs locaux du transport fluvial devront disposer d'infrastructures économiquement performantes.

Il est donc de l'intérêt commun de disposer d'un transport fluvial efficace et de mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires pour en favoriser le développement. Le prolongement du grand canal avec les améliorations proposées par CFT en est un bon exemple. CFT se tient à votre disposition pour détailler tous les points évoqués.

Les Cahiers d'Acteur reprennent les avis, observations et propositions formulés au cours du débat. Ils sont sélectionnés par la Commission particulière du débat public qui décide de les publier sous forme de Cahier d'Acteur. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

Ce Cahier d'Acteur a été imprimé à 4 500 exemplaires.  
©Vae Solis Corporate

<sup>16/</sup> Page 17 du dossier de projet. - <sup>17/</sup> Donnée moyenne, source VNF. - <sup>18/</sup> Selon le type de marchandises. - <sup>19/</sup> Selon le type de marchandises. - <sup>20/</sup> Le transport fluvial permet une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, pouvant atteindre un acteur 4 selon le type de transport. - <sup>21/</sup> Projet Seine-Nord Europe porté par VNF.