



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

Janvier 2010

Contribution de LOGISEINE

Créée en 1994, la vocation de la Société LOGISEINE est de proposer une solution de transport combiné « porte à porte » en recourant principalement au transport fluvial sur la Seine. Premier opérateur de transport combiné à offrir des rotations régulières sur la Seine entre le Havre et Gennevilliers, le nombre de conteneurs transportés par LOGISEINE est passé de moins de 1.000 EVP par an (Equivalent Vingt Pieds) en 1994 à environ 96.000 EVP en 2009. Aujourd'hui LOGISEINE propose quatre allers-retours hebdomadaires réguliers entre Le Havre et Gennevilliers (avec arrêts à Rouen et Limay) et deux escales par semaine à Bonneuil-sur-Marne. Le service est basé sur des convois poussés de 180 mètres de long avec 4 hauteurs de conteneurs, soit une capacité de 352 EVP par convoi.



Le prolongement du grand canal du Havre et plus largement le débat autour du traitement des conteneurs dans le port du Havre nous intéresse du fait des conséquences organisationnelles et commerciales que cela implique. Pour expliquer l'intérêt que porte LOGISEINE à ce prolongement, il est nécessaire de rappeler les spécificités et les difficultés du transport de conteneurs par voie fluviale dans le contexte actuel. Ces éléments sont déterminants pour l'évolution du trafic conteneurisé sur la voie d'eau et pour le report modal.

Plusieurs alternatives à la desserte fluviale du port et plus particulièrement de Port 2000 ont été étudiées par LOGISEINE, mais le prolongement du grand canal adossé à la plateforme multimodale nous paraît être le projet le plus approprié au développement du transport fluvial. LOGISEINE est donc favorable à ce prolongement.

Les spécificités du transport fluvial de conteneur

L'activité de transport de conteneurs sur la Seine est récente. Initiée par LOGISEINE, elle a connu une croissance très forte durant les 15 dernières années. Mais le transport fluvial a dû s'adapter. Que ce soit les moyens de transport ou les postes de chargement, de nombreuses adaptations ont été nécessaires pour insérer le transport fluvial dans les chaînes logistiques dominées par le transport maritime et routier.

Côté moyen de transport, CFT, transporteur fluvial sur lequel s'appuie LOGISEINE, a par exemple lourdement investi dans du matériel neuf (10 barges, 4 pousseurs), innovant et surtout optimisé pour le transport de conteneurs.

La capacité d'un convoi est ainsi passée de 120 EVP (sur deux niveaux) en 1994 à 352 EVP (sur quatre niveaux) en 2004. Cette massification est l'élément central de la performance économique et environnementale du transport fluvial de conteneurs. Le choix de la solution de transport reste en effet souvent conditionné au coût. Parfois

Contribution :

• LOGISEINE

11 rue du Pont V - 76600 Le Havre



même, un avantage économique de 5 ou 10% pour le fluvial ne suffit pas à changer les habitudes des chargeurs, tant les modifications de la chaîne logistique à mettre en œuvre sont importantes. Pour accroître le report modal depuis la route vers la voie d'eau, il existe donc plusieurs solutions :

- Réduire les coûts de manutention et de stockage
- Réduire le coût du transport fluvial

Le transport fluvial étant avant tout, pour des raisons techniques et structurelles, un transport de masse, la massification est le principal facteur permettant de réduire significativement les coûts et l'impact de la rupture de charge supplémentaire par rapport à la route. Elle est d'autant plus nécessaire que le coût de construction du matériel fluvial et les coûts d'exploitation ne cessent d'augmenter chaque année. Au-delà des avantages économiques, l'augmentation de la capacité de transport d'un convoi se traduit aussi par l'amélioration de l'efficacité énergétique et une réduction des émissions de CO₂ par conteneur transporté.

Côté infrastructure, les choses ont évolué moins vite. Ainsi le premier terminal dédié au fluvial et équipé d'un portique adapté (plus petit et moins coûteux) a seulement vu le jour en 2006 au Quai Europe 4. Avant ce terminal, les bateaux fluviaux ne pouvaient charger que sur les terminaux maritimes équipés de portiques conçus pour des grands navires de mer (très hauts et nettement plus

coûteux) ; l'attente à ces postes peut être longue et coûteuse car la priorité est donnée aux navires de mer.

Des risques si rien n'est fait

La montée en cadence de Port 2000 et les objectifs de report modal imposés par le Grenelle de l'Environnement vont générer une augmentation significative du transport fluvial, même s'il convient de souligner le manque d'ambition sur l'objectif de part modale fluviale pour 2020 dans le port du Havre (11.7% dans les objectifs du GPMH). La part modale du transport fluvial est actuellement de 9% ; cette part pourrait aisément monter à 20% compte tenu des réserves de capacité sur la Seine. Nous pensons que cette augmentation générale de trafic va provoquer des conflits d'usage au niveau des ponts créant ainsi de nouvelles contraintes pour le fluvial en limitant les possibilités de passage. C'est l'idée développée par le projet TRIP qui fera «peser de nouvelles contraintes sur le trafic fluvial» (p.29 du dossier de projet). Ces contraintes sont de nature à réduire fortement la compétitivité du fluvial et à en limiter le développement.

Le trajet actuel pour accéder aux écluses de Tancarville pose aussi un double problème :

- Il n'y a qu'une seule voie d'accès à Tancarville.



- Le pont de l'A29 ne permet pas de nouveaux développements des capacités de transport pour le fluvial (hauteur trop faible).

Compte-tenu de l'intensification du trafic et du nombre d'ouvrages traversés chaque jour pour emmener un convoi de quatre hauteurs de conteneurs jusqu'à Tancarville, il existe un risque important d'interruption totale de la navigation fluviale. Cette interruption pourrait être le fait d'une panne sur un ouvrage mobile (Pont rouge ou pont VIII par exemple) ou d'un accident (ferroviaire ou routier sur le pont ou fluvial dans le chenal de navigation). Un tel événement se traduirait par un report immédiat de tous les conteneurs fluviaux sur la route avec le risque de perte définitive de clients pour qui des départs à jour fixe sont indispensables. De plus le pont de l'A29 enjambant le canal de Tancarville ne permet pas le passage de plus de 4 hauteurs de conteneurs High Cube et son ouverture doit être demandée 8 jours avant. Ces caractéristiques ne sont donc pas compatibles avec une activité logistique régulière. Nous pensons qu'il faut donner au transport fluvial une solution permettant de charger 5 ou 6 niveaux de conteneurs par barge. Ce type de solution technique permet une massification plus grande. Elle est par contre directement liée aux dimensions et au tirant d'air des ouvrages sur le parcours fluvial. Le projet doit en tenir compte.

La plateforme multimodale et Port 2000

L'expérience de LOGISEINE dans le transport fluvial de conteneurs et la nécessité d'améliorer la performance de ce mode, nous ont poussées à soutenir le projet de création d'une plateforme multimodale dans l'arrière port havrais.

Partant du constat qu'il fallait permettre aux conteneurs de Port 2000 d'être transportés par la voie d'eau, LOGISEINE a considéré plusieurs options :

- Accéder à Port 2000 par les voies maritimes Nord et Sud.
- Utiliser des bateaux maritimes pour desservir Port 2000.
- Accéder à Port 2000 par l'écluse fluviale en projet.
- Utiliser une plateforme multimodale connectée à Port 2000 via une navette ferroviaire.

Des dispositions réglementaires ont été prises pour permettre l'accès de Port 2000 aux bateaux fluviaux sous certaines conditions :

- Une météo favorable (houle, visibilité, vent).
- Une construction particulière du bateau.

Les conditions météorologiques énoncées dans l'arrêté de 2007 n'autorisent pas une desserte en continue du port. Plusieurs estimations indiquent une indisponibilité entre 30 et 40% du temps.

A cette indisponibilité périodique s'ajoute le fait qu'il n'existe pas d'infrastructures adaptées au fluvial dans Port 2000 et que les quais seront prioritairement occupés par navires de mer pouvant atteindre 15.000 EVP. Les terminaux étant privés et séparés physiquement, le bateau devra faire un arrêt à chaque poste. De fait, en desservant port 2000 et en l'état actuel des infrastructures, il devient impossible de créer une ligne régulière et de donner des délais fiables aux clients notamment en période hivernale où la météo peut rester défavorable pendant plus d'une semaine.

Les dispositions réglementaires n'autorisent pas non plus l'accès de Port 2000 aux convois poussés ou aux automoteurs classiques. Ces convois assurant plus de la moitié du trafic actuel, il faudrait construire des automoteurs d'un type nouveau pour les remplacer. La quasi-totalité de la flotte fluviale existante est donc écartée de l'accès à Port 2000. Ces éléments expliquent que malgré des dispositions prises en 2007, à ce jour, aucun bateau fluvial ou assimilé n'ait encore accédé régulièrement à Port 2000.

L'accès à Port 2000 est possible en tout temps si le bateau est maritime. Les contraintes de construction des navires maritimes associées aux contraintes de la navigation fluviale pour accéder à Gennevilliers font passer la capacité d'emport de 352 à environ 250 EVP alors que le coût du navire dépasserait les



10 millions d'euros. Vues les prévisions de trafic et pour un passage à 100% sur ce type d'embarcations, il faut envisager la construction de 7 nouvelles unités de ce type uniquement pour Logiseine soit un investissement de 70 M€. Au-delà de la conception du bateau et selon la réglementation en vigueur, ce navire devrait alors être armé par des marins et non plus des bateliers entraînant un autre surcoût. Les coûts de maintenance de ces navires seraient aussi nettement plus élevés. En conclusion, au-delà du financement, le coût du transport s'en trouverait accru d'au moins 30% et les émissions de CO₂ par EVP transporté augmenteraient d'environ 40% enlevant ainsi tout intérêt à ce mode de transport pour desservir la région parisienne.

L'accès à port 2000 par une écluse pose les mêmes problèmes que cités précédemment : il n'y a pas d'infrastructure adaptée pour le fluvial. De plus, comme pour les autres solutions, cela n'apporte aucune réponse d'un point de vue ferroviaire. La création d'un poste fluvial dans Port 2000 est envisagée par le GPMH mais nécessitera une collecte des conteneurs sur les différents terminaux de ce port. Cette collecte revient à faire ce qui est proposé avec la plateforme multimodale. Cet accès et le poste fluvial correspondant ne pourront de plus être réalisés que sur le prochain CPER, soit vraisemblablement pas avant 2020. Ce délai est incompatible avec un développement de la voie d'eau.

La nouvelle plateforme multimodale permet donc, dans un délai raisonnable, de centraliser les conteneurs en un seul point et apporte une solution dont la viabilité économique devrait permettre d'atteindre les objectifs de report modal. La massification ainsi obtenue rendra d'autant plus compétitif le mode fluvial par rapport au transport routier.

Conclusion

Le prolongement du grand canal, est donc une réponse crédible aux différents problèmes rencontrés. Il permet de résoudre les problèmes de circulation sur le port et d'accès à Tancarville, améliore la performance économique et technique de la voie d'eau et permet donc de nouveaux développements pour les bateaux fluviaux. Compte-tenu de la localisation de la nouvelle plateforme multimodale, il lui offrira aussi une desserte idéale. Pour être encore plus performant, ce prolongement devra prendre en compte l'augmentation probable de la taille des nouveaux bateaux. Le futur franchissement ferroviaire à l'est de ce grand canal devra aussi permettre le passage de bateaux chargés de 6 hauteurs de conteneurs High Cube sans entrave et sans créer de nouvelles interférences avec le ferroviaire ou le routier.

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 2 500 exemplaires.
©Vae Solis Corporate