



cndp

Commission particulière
du débat public

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

Janvier 2010

Contribution des Voies Navigables
de France (VNF)

La montée en puissance du mode fluvial

Etablissement public créé en 1991, Voies Navigables de France (VNF) gère 6700 km de fleuves, rivières et canaux navigables en France et 40 000 ha de domaine public le long de ces voies. VNF entretient, exploite et modernise ce réseau, le plus vaste d'Europe, avec pour mission d'assurer sa navigabilité, de développer le transport fluvial et de sécuriser la gestion hydraulique du territoire. Tout à la fois aménageur et promoteur de la voie d'eau, VNF a pour priorité la qualité de service aux usagers et le développement de ses activités dans le respect de l'environnement et de la ressource en eau.



Depuis 10 ans, le transport par voie fluviale a mis en œuvre une offre naturellement écologique et économique qui contribue fortement à l'objectif de report modal de 25% de la loi du Grenelle de l'Environnement.

Grâce à son réseau interopérable et avec une grande capacité disponible qui relie les ports maritimes français et les ports intérieurs des grandes métropoles françaises, il offre déjà une solution de transport alternative, avec des croissances annuelles de plus de 10% notamment pour l'approvisionnement en containers des grandes agglomérations. Avec l'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2015, le transport fluvial permettra d'élargir l'accès des ports de la Manche et de la Mer du Nord sur le réseau de ports intérieurs européens le long des 20.000 km de voies fluviales européennes à grand gabarit. Le lancement du débat public en 2012 sur la liaison fluviale Saône-Moselle Rhin entre la Méditerranée et le bassin rhénan renforcera le maillage européen de cette armature industrielle et logistique développée depuis plus de 2 siècles sur le territoire national.

Les ports maritimes sont le débouché naturel de la voie fluviale car elle permet une massification du transport inégalable sur les axes à grand gabarit comme la Seine. Un convoi fluvial vers Paris peut ainsi transporter en moyenne 300 conteneurs ce qui permet de réduire le coût du transport.

La qualité des connexions entre les voies fluviales et les ports maritimes est donc essentielle. Elle permet de massifier et de fluidifier les opérations de transport à la sortie du port, rendant ainsi les circulations entre le port et sa zone de chalandise plus compétitives sur le plan économique.

Les 20 000 km de voie fluviale et le réseau des ports intérieurs européens





• Le bassin de la Seine

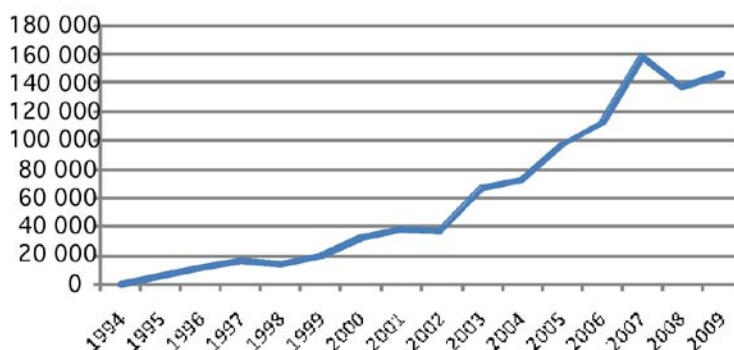
La Seine est une voie de transport à grand gabarit qui permet au transport fluvial d'atteindre une part de marché de 17% dans le corridor vers l'Île-de-France. Ce trafic fluvial augmentera de 25% à l'horizon de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2015 grâce à la connexion du bassin de la Seine au réseau de canaux du nord de l'Europe

et à l'accroissement de compétitivité du mode fluvial.

L'activité fluviale du port du Havre représente quant à elle environ 150.000 conteneurs traités en 2008 pour 5 millions de tonnes manutentionnées par le mode fluvial. La part du transport fluvial pour le transport de conteneurs dans le port du Havre est de 8,5%.



Conteneurs fluviaux traités au Havre (Source : VNF)



• Les raisons du dynamisme du transport fluvial

Au plan économique, les atouts du mode fluvial sont son faible coût, sa fiabilité et sa ponctualité qui permettent de garantir les délais de livraison. Ces atouts permettent un gain économique pour le chargeur.

Le mode fluvial est également le mode de transport le plus respectueux de l'environnement grâce à des effets externes limités. Le transport fluvial sur une voie d'eau à grand gabarit comme la Seine

consomme 4 fois moins d'énergie et émet 4 fois moins de CO₂ que le transport routier. Il permet de réduire de manière considérable tous les effets externes liés au transport et notamment les impacts en termes de bruit, de sécurité, de congestion, de pollutions locales, etc.

Le schéma ci-dessous montre les atouts économiques et environnementaux du transport fluvial qui concourent à la croissance de ce mode de transport.



Comparaison des coûts économiques et environnementaux des modes de transport. Dossier d'Utilité Publique du canal Seine-Nord Europe.



(1) comparaison entre le convoi poussé (4 400 t) et le poids lourd de charge utile > 25 t.

DES COÛTS DE TRANSPORT PERFORMANTS (2)

Type de transport	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km	Coûts externes ⁽³⁾ pour une tonne transportée sur 350 km
Fluvial – Grand gabarit	12€ / t	3€ / t
Fluvial – Petit gabarit	17€ / t	4€ / t
Route	21€ / t	12€ / t
Rail	22€ / t	5€ / t

(2) données issues des études d'APS Seine-Nord Europe.
 (3) coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution atmosphérique...

Source : dossier DUP Seine-Nord Europe.

La liaison Seine-Escaut, un grand projet de développement fluvial.

L'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2015 permettra de relier le port du Havre et le bassin de la Seine à l'ensemble des voies d'eau européennes à grand gabarit et à son réseau de ports intérieurs, qui sont à la fois des nœuds d'échange entre les différents modes de transport (fluvial, ferroviaire et routier) et des pôles de création d'activité portuaire, logistique et industrielle permettant de générer des emplois.



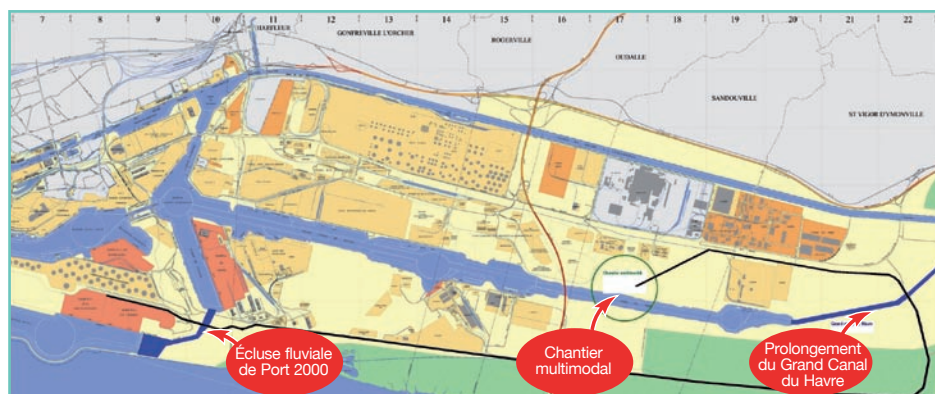
Le projet Seine-Escaut est un grand projet de développement d'infrastructures et de transport fluvial européen. Ce projet inclut la création du canal Seine-Nord Europe mais également un certain nombre de projets nécessaires au développement du transport fluvial dans le nord ouest européen dont l'écluse fluviale reliant le bassin de Port 2000 au grand canal du Havre.

Cette liaison manquante du réseau européen permettra d'augmenter de 40% le transport fluvial en France et dans le Nord Ouest européen à l'horizon 2020.

Renforcer et développer la performance et la compétitivité du mode fluvial

- Les ports maritimes français ont pour objectif d'augmenter la part de leur transport réalisée par les modes alternatifs à la route. Par rapport à ses concurrents du Benelux le port du Havre bénéficie de la présence de la Seine, qui est un axe de transport naturel de grande dimension reliant directement le port à l'Île-de-France, première région économique Européenne (source : DIACT 2008).
- Pour augmenter de manière globale la performance du mode fluvial il est nécessaire d'adopter une approche incluant :
 - Une vision globale de développement de la zone de chalandise du port en organisant le recours aux modes de transport selon leur performance économique et les zones géographiques desservies.

Les 3 projets fluviaux structurants et complémentaires dans le port du Havre



L'amélioration des connexions fluviales doit donc se faire à la fois à l'intérieur du port et dans la zone de chalandise du port.

- Le rôle de VNF est d'augmenter la compétitivité et de permettre le développement du mode fluvial sur le réseau en arrière du port du Havre. VNF a donc pour objectifs de fiabiliser les ouvrages fluviaux sur la Seine, d'entreprendre les travaux d'augmentation du gabarit des infrastructures fluviales sur la Seine-Amont et sur l'Oise, d'améliorer le niveau de service procuré aux usagers et d'ouvrir le canal Seine-Nord Europe en 2015.
- Une vision locale des enjeux liés au fluvial à l'intérieur du port du Havre, notamment en ce qui concerne le phasage et l'articulation économique des projets du prolongement du Grand Canal, du Chantier Multimodal et de l'écluse fluviale de Port 2000. Ces trois infrastructures sont en effet trois projets contribuant au même objectif de développement fluvial.

- Le projet du prolongement du Grand Canal du Havre est l'occasion d'initier une démarche durable d'amélioration de la performance du mode fluvial.
- Le prolongement du grand canal apportera une fluidification considérable des trafics fluviaux, routiers et ferroviaires dans le port, un gain de temps pour le transport fluvial et un potentiel de développement important pour le trafic fluvial.

le transport fluvial et un potentiel de développement important pour le trafic fluvial.

- Le projet d'écluse fluviale de Port 2000 est économiquement pertinent. Il consiste à relier le bassin de port 2000 à l'ensemble des autres bassins du Havre et au grand canal de Tancarville par une

écluse fluviale à grand gabarit. Cette écluse permettra, à l'horizon 2015, date d'ouverture de la liaison européenne Seine-Escaut, de garantir durablement l'accroissement de la compétitivité du mode fluvial dans le port en diminuant les coûts de transport des conteneurs.

- Le développement conjoint de ces deux projets est de nature à garantir les engagements nationaux en termes de report modal et de développement des modes alternatifs et permettra d'étendre et de structurer l'arrière-pensée du port du Havre.



Un projet pertinent pour VNF

Le projet de prolongement du Grand Canal du port du Havre est utile car il entre dans une logique globale d'amélioration de la performance du mode fluvial et de report modal.

VNF propose les éléments suivants au débat public :

- Les surfaces rendues accessibles par le prolongement du Grand Canal devront faire l'objet d'une utilisation en lien étroit avec la voie d'eau.

A cet égard, la construction de quais fluviaux pourra être prévue dès la construction de l'infrastructure de manière à optimiser les coûts d'investissements et à inciter les entreprises qui s'installeront en bord à canal à utiliser le mode fluvial pour leurs opérations de transport. Afin de réaliser

un développement foncier industriel et logistique qui soit en cohérence avec la construction d'une infrastructure fluviale majeure, VNF propose de réfléchir à la mise en œuvre d'un dispositif d'incitation à l'implantation d'activités générant du trafic fluvial sur le canal. Ce mécanisme pourra notamment s'appuyer sur une pré-réservation du foncier et sur des incitations financières à réaliser du transport fluvial.

- VNF demande que les règles de navigation à l'intérieur du port soient garanties durant toute la phase précédant la mise en service du prolongement du Grand Canal afin que le transport fluvial continue de bénéficier des facilités d'accès aux différents terminaux havrais.

Conclusion

- Le prolongement du Grand Canal du Havre est un projet souhaitable car il est un des éléments importants du développement du fluvial dans le port du Havre et vis-à-vis de sa zone de chalandise.

Améliorer la compétitivité du mode fluvial dans le port du Havre permettra de favoriser l'émergence d'une logistique fluviale moderne et innovante dans le corridor Havre-Bruxelles.

- Une approche plus globale de l'accessibilité et de la compétitivité du mode fluvial peut être initiée. Au niveau portuaire, cette approche devra notamment permettre d'organiser la mise en service des 3 projets structurants que sont le Grand Canal du Havre, le Chantier Multimodal et l'écluse fluviale de Port 2000.
- VNF considère que ces trois projets peuvent être séquencés afin de rationaliser les transports et d'accroître la compétitivité économique de la logistique fluviale.

- Le prolongement du Grand Canal est un élément essentiel à court terme pour la **fluidité du transport fluvial** dans le port.

- Le chantier multimodal permet d'amorcer à partir de 2012 une **massification et une rationalisation** du transport fluvial en liaison avec l'ensemble des terminaux havrais.

- L'écluse fluviale de Port 2000 permet, au moment de sa mise en service lors de l'ouverture de la liaison Seine-Escaut, de baisser sensiblement le coût du transport fluvial et de disposer d'une **offre de transport plus compétitive**.

- Enfin, pour maximiser les retombées en termes de développement des modes alternatifs à la route, VNF souhaite proposer au débat le principe d'une utilisation des surfaces rendues disponibles en priorité pour des activités utilisatrices de transport fluvial. Une réflexion sur les modalités d'incitation et d'intéressement pour l'implantation de ces utilisateurs de transport fluvial en bord à voie d'eau pourra être menée.

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