

La place du mode fluvial dans la desserte de l'hinterland

- **Activité fluviale 2007 au Havre**

(2008 : année atypique)

⇒ 160.000 EVP traités

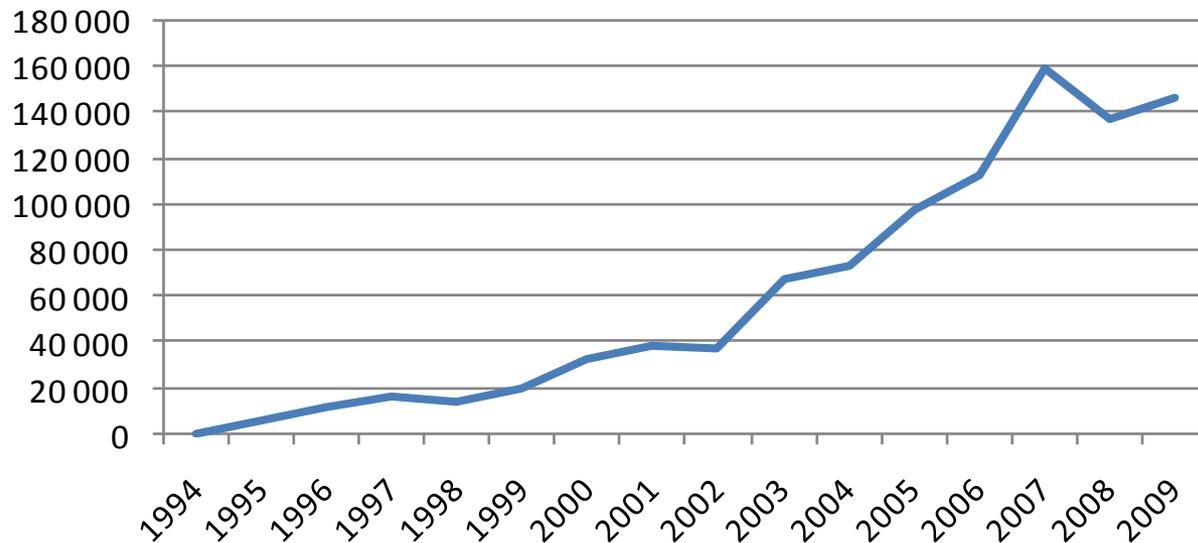
⇒ 5 millions de tonnes manutentionnées

- **Une place déjà prépondérante en 2007**

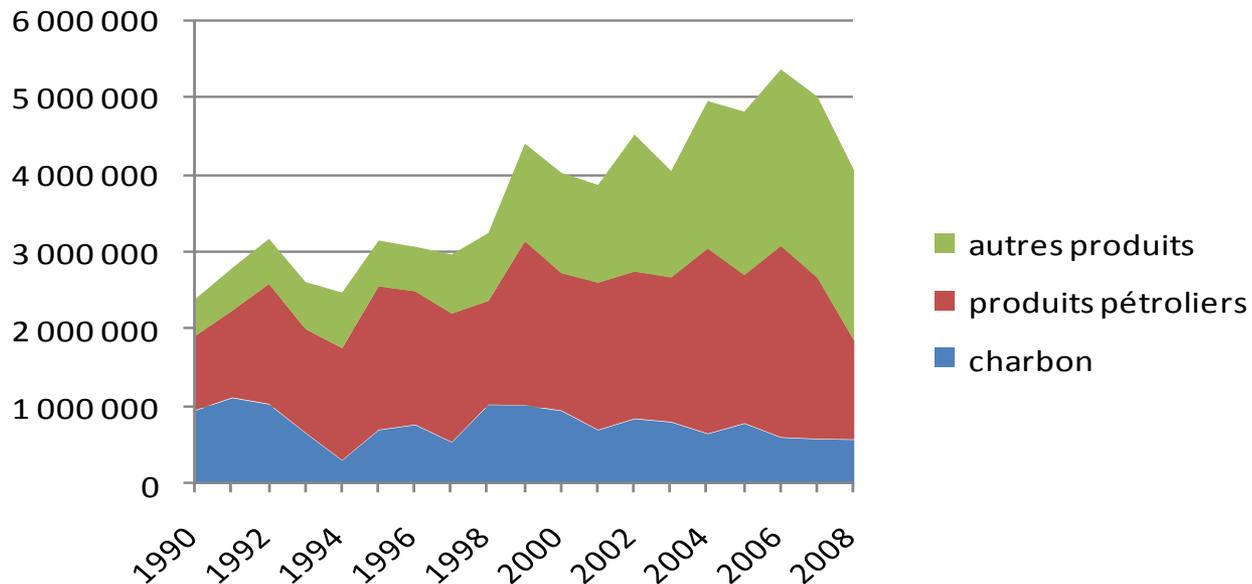
⇒ *dont desserte de l'Ile-de-France : 17%*

⇒ Conteneurs : part de marché de 8,5% ;

Conteneurs fluviaux traités au Havre (EVP)



Trafic fluvial manutentionné au Havre de 1990 à 2008



Une dynamique confortée par l'avantage économique du mode

- **Une massification inégalable sur les axes à grands gabarits**

⇒ 352 EVP par convois vers Paris et des possibilités encore supérieures sur Rouen

⇒ Le coût de chaînes logistiques réduit

⇒ Favorise la créations de pôles logistiques et d'emplois portuaires

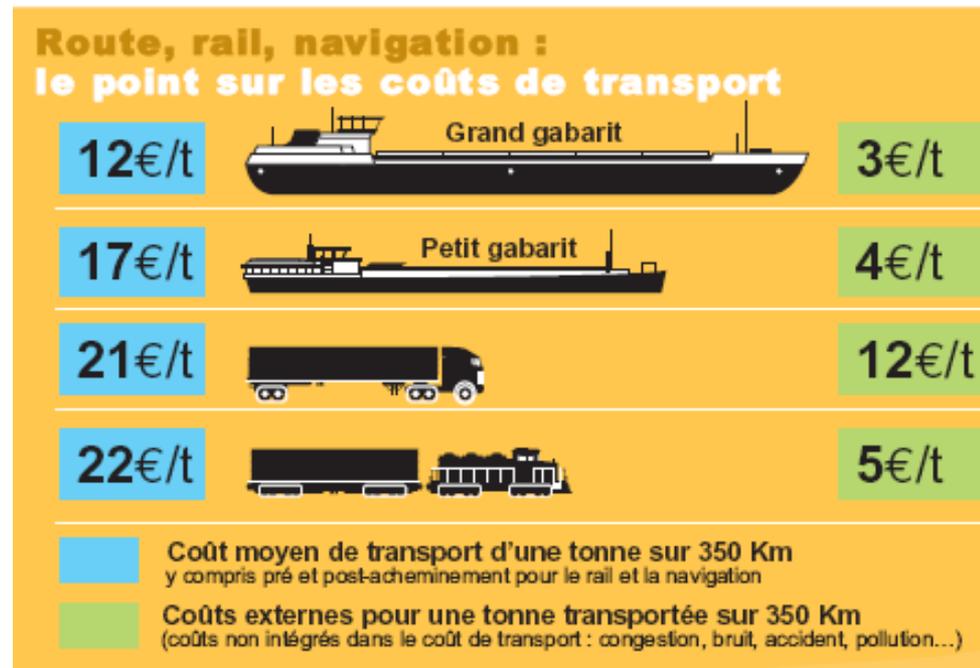
- **Un mode de transport peu polluant**

⇒ Pour un conteneur transporté du Havre à Paris : 3,3 fois moins d'émissions de CO₂

Une croissance qui s'appuie sur les atouts du fluvial

Facteur de compétitivité pour les entreprises

- Coûts de transport réduits grâce à la massification
- Fiabilité des délais d'approvisionnement
- Sécurité
- Capacité à desservir les clients au cœur des plus grandes agglomérations
- image (transport écologique)



Les perspectives offertes à moyen terme sur le bassin de la Seine

- **Mise en service de Seine-Nord Europe (2015)**
 - ⇒ Augmentation de la zone de chalandise du Havre ;
 - ⇒ Augmentation des performances du mode fluvial sur le bassin et rapprochement des normes de compétitivité du monde rhénan (effet réseau) ;
- **Projet de développement des plates-formes logistiques / portuaires**
 - ⇒ Région Ile-de-France (PAP)
 - ⇒ Plates-formes Seine-Nord Europe
- **Débat public Bray-Nogent en 2011**

Se relier aux ports intérieurs européens

Des 20 000 km des voies fluviales à grand gabarit



L'objectif de développement des modes massifiés

- **Rappel des objectifs du Grenelle** : 25% de part de marché pour les modes massifiés
 - ⇒ Les ports maritimes : lieux « naturels » de massification
 - ⇒ Aujourd'hui (2007) : Fer (5,2%) et fluvial (8,5%)
- **Séquencement et rentabilité des projets** :
 - ⇒ **Prolongement du grand canal** : élément structurant à court terme pour la fluidité du fluvial,
 - ⇒ **chantier multimodal** : amorce en 2012 d'une massification et fiabilisation du fluvial en liaison avec l'ensemble des terminaux ;
 - ⇒ **écluse fluviale de Port 2000**, à moyen terme, bonne rentabilité en complémentarité du chantier ;

LA LIAISON SEINE-ESCAUT (RÉSEAU DE PORTS MULTIMODAUX)

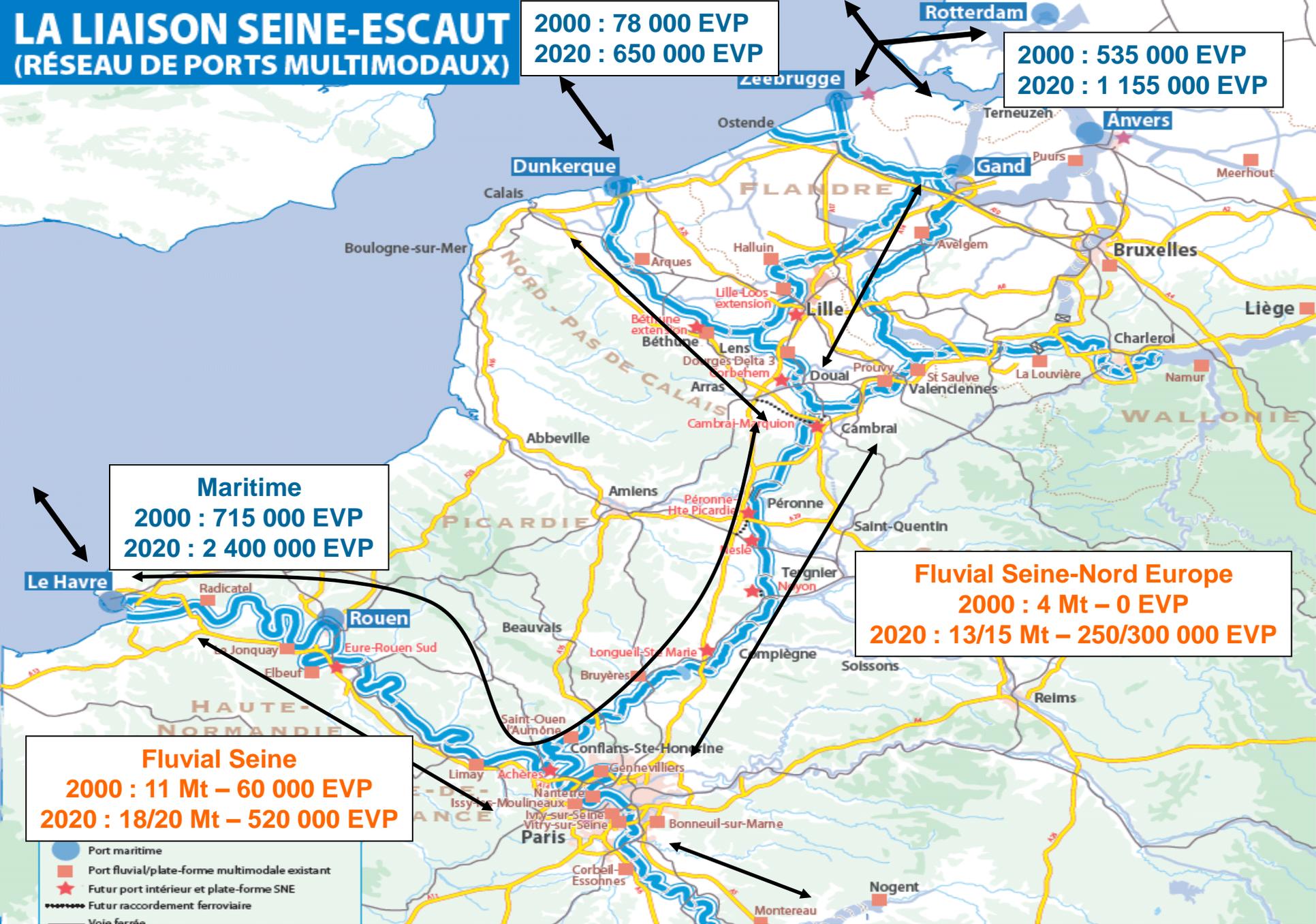
2000 : 78 000 EVP
2020 : 650 000 EVP

2000 : 535 000 EVP
2020 : 1 155 000 EVP

Maritime
2000 : 715 000 EVP
2020 : 2 400 000 EVP

Fluvial Seine-Nord Europe
2000 : 4 Mt – 0 EVP
2020 : 13/15 Mt – 250/300 000 EVP

Fluvial Seine
2000 : 11 Mt – 60 000 EVP
2020 : 18/20 Mt – 520 000 EVP



- Port maritime
- Port fluvial/plate-forme multimodale existant
- ★ Futur port intérieur et plate-forme SNE
- Futur raccordement ferroviaire
- Voie ferrée

NB : flux conteneurs avec les 4 régions : NPdC, Picardie, IDF, Hte-Normandie