

Liaison Saône-Moselle

Réunion du comité de pilotage



Lancement d'une étude technique et environnementale

Lyon, le 11 juillet 2007



Contact presse

Jean-Philippe MORÉTAU, Directeur interrégional du Nord-Est : 03 83 95 30 01

SOMMAIRE



AVANT-PROPOS

FICHE 1 LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Le comité de pilotage

Les contacts

FICHE 2 LA MOSELLE À GRAND GABARIT

Un bassin dynamique

FICHE 3 LE BASSIN RHÔNE-SAÔNE MÉDITERRANÉE

En pleine expansion

FICHE 4 LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Un grand projet d'infrastructure

AVANT-PROPOS



Mailler un réseau inter-bassins entre le Rhône et la Moselle est une problématique qui représente un enjeu majeur pour le développement du transport fluvial en France, au même titre que le projet prioritaire Seine-Nord-Europe.

Ces deux projets visent à garantir le développement d'un réseau fluvial européen cohérent et la connexion des voies d'eau à grand gabarit françaises à ce réseau.

Pour répondre à cet enjeu, des études préliminaires ont été inscrites dans les XIIèmes contrats de plan Etat-Région (CPER) de la Région Lorraine et de la Région Rhône-Alpes qui couvrent la période 2000-2006.

FINANCEMENT CONVENTIONS 2000-2006

	ETAT	VNF	Région Lorraine	Région Rhône-Alpes	
CPER Lorraine	381 122,50		381 122,50		762 245
	50%		50%		
CPER Rhône-Alpes		76 224,67		152 449,33	228 674
		33,33%		66,67%	
	457 347,17		533 571,83		990 919
Conventions					
Convention phase I 21 juillet 2004	75 000	50 000	75 000	100 000	300 000
Convention phase II 4 avril 2007	306 122,50	26 224,67	306 122,50	52 449,50	690 919

Elles correspondent pour la région Lorraine à la volonté de "valoriser les échanges Nord-Sud en renforçant les performances multimodales" et pour la Région Rhône-Alpes au double objectif de "rendre les trafics Nord-Sud plus fluides, en organisant une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports" et "d'ouvrir la région à l'international" en étudiant "l'opportunité du désenclavement du réseau vers le nord".

Le Préfet de la Région Lorraine assure la coordination de ces actions partenariales avec l'appui d'un comité de pilotage composé des deux Régions Lorraine et Rhône-Alpes, de l'État et de l'établissement public Voies navigables de France qui assure la maîtrise d'ouvrage par l'intermédiaire de sa direction interrégionale du Nord-Est.

La réflexion est conduite en deux phases :

- ⇒ la première d'ordre socio-économique, qui s'est achevée en décembre 2005,
- ⇒ la seconde portant sur les aspects techniques et environnementaux en cours de lancement.

L'ensemble des deux approches permettra au Ministre chargé des transports de disposer des éléments d'appréciation pour décider d'engager ou non les études préalables au lancement d'un débat public pour une liaison Nord-Sud.

Les contrats de projet 2007-2013 prévoient les financements nécessaires à la poursuite de ces réflexions préliminaires.

Le CPER Lorraine y consacrera une partie de l'enveloppe prévue pour réaliser un programme d'études destiné à préparer l'avenir et favoriser le développement du transport fluvial.

Dans le cadre du plan Rhône, contrat interrégional signé entre l'État et les Régions Rhône-Alpes, Bourgogne, Franche-Comté, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, les moyens prévus pour la poursuite des études relatives au développement et au désenclavement du bassin pourront être partiellement mobilisés.



LES CONTACTS

Pour tout complément d'information

1



Préfecture de la Région
Lorraine

service de la
Navigation du Nord-Est

service de la Navigation du Nord-Est
28 Boulevard Albert 1^{er}
C.O.80062
54036 NANCY Cedex
tél : 03.83.95.30.01



Hôtel de région
Place Gabriel Hocquard
BP 11004
57036 METZ Cedex 1
tél: 03.87.33.61.65



Hôtel de région
78 Route de Paris – BP 19
69751 CHARBONNIERES LES BAINS Cedex
tél: 04.72.59.40.00



Siège de la présidence
175, rue Ludovic-Boutleux
BP 820
62408 BETHUNE Cedex
tél: 03.21.63.24.24

Direction interrégionale du Nord-Est
28 Boulevard Albert 1^{er}
C.O.80062
54036 NANCY Cedex
tél: 03.83.95.30.01

LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

1

Lancement de l'étude technique et environnementale
Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans



RAPPEL DE L'ÉTUDE SOCIO-ÉCONOMIQUE À 25 ANS

L'étude préliminaire d'opportunité socio-économique multimodale sur l'axe Méditerranée – ports de la mer du Nord et Europe de l'Est était la première phase de la réflexion engagée par l'État et les deux régions Lorraine et Rhône-Alpes sur une liaison fluviale à grand gabarit entre la Moselle et la Saône.

Elle a été réalisée en 2005 par les bureaux d'études CATRAM Consultants et Buck Consultants International et avait pour objectif de déterminer si une infrastructure fluviale pouvait être une réponse pertinente à la demande de transport dans le corridor Nord-Sud en 2025.

LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans

LES ENJEUX

- des enjeux de transport à l'échelle européenne, dans le cadre d'un maillage du réseau navigable à grand gabarit, et à l'échelle nationale, pour garantir l'écoulement des trafics de marchandises et le développement de l'hinterland du port de Marseille-Fos,
- des enjeux économiques et d'aménagement du territoire pour les ports fluviaux de la Moselle, de la Saône et du Rhône, mais également pour les régions traversées (Bourgogne, Franche-Comté, Champagne-Ardenne) et impactées (PACA et Languedoc-Roussillon), leurs chargeurs et leurs activités logistiques,
- des enjeux stratégiques pour les deux Régions Lorraine et Rhône-Alpes qui trouveront ainsi une solution de désenclavement et une nouvelle ouverture de leurs marchés sur une double façade maritime,
- des enjeux de la protection de l'environnement par la mise à disposition d'une offre de transport économe en énergie et en production de gaz à effet de serre.

LES ATOUTS IMPORTANTS

- elle met en relation deux voies d'eau présentant des réserves de capacités uniques au sein des sillons rhodanien et mosellan,
- elle se situe dans l'un des principaux corridors européens entre les zones de fortes activités économiques que sont : la "banane bleue" et l'Arc méditerranéen,
- elle peut profiter des opportunités liées au développement prédominant des trafics de conteneurs avec l'Asie, en particulier via le port de Marseille-Fos,
- elle assurera l'interconnexion entre deux bassins fluviaux dynamiques et profitera du développement de la concurrence fluviale et d'un effet réseau garanti par une homogénéité du gabarit (Vb).



LES TROIS SCÉNARIOS

Scénario "gris"

Le scénario est défavorable à la voie d'eau. La croissance des trafics est moindre dans un contexte de dégradation de l'économie, la part modale des transports alternatifs à la route stagne dans le cadre d'une politique peu incitative.

Scénario "fil de l'eau"

Le scénario prolonge la tendance actuelle. Les modes alternatifs à la route prennent une place légitime plus importante dans un contexte de croissance modérée de l'économie et des flux de transport.

Scénario "bleu"

Le scénario est favorable à la voie d'eau, et d'une manière générale aux modes alternatifs à la route. Les échanges internationaux s'accroissent à un rythme soutenu sur la base d'un développement économique porté par la croissance des pays émergents. Des flux importants de l'Asie à destination de l'Europe basculent vers le port de Marseille.

Sur la base de trois scénarios retenant des hypothèses contrastées de progression des flux internationaux de transport et de prégnance des enjeux climatiques et environnementaux, et en analysant de manière résolument prudente les différents trafics susceptibles d'utiliser la future liaison fluviale, des estimations ont été proposées par les experts :

	Taux de report Route / Fluvial	Trafic voie d'eau en millions de tonnes	Part du trafic international
Scénario "gris" : défavorable au fluvial	13 %	4	29 %
Scénario "tendanciel" : fil de l'eau	19 %	7	31 %
Scénario "bleu" : favorable au fluvial	33.5 %	15	31 %

Le scénario "bleu" à 15 Mt conduit aux conditions de transport suivantes
2 300 PL / jour retirés de l'A7 au sud de Lyon en 2025,
1 500 PL / jour retirés de l'A31 au nord de Nancy.

Par ailleurs il correspond à 50 trains de fret/jour.

Ainsi ces retraits significatifs n'obèrent cependant pas les autres projets d'infrastructure envisagés dans le corridor.

Ce canal à grand gabarit participera à une offre multimodale performante adaptée aux enjeux des trafics prévus en 2025.



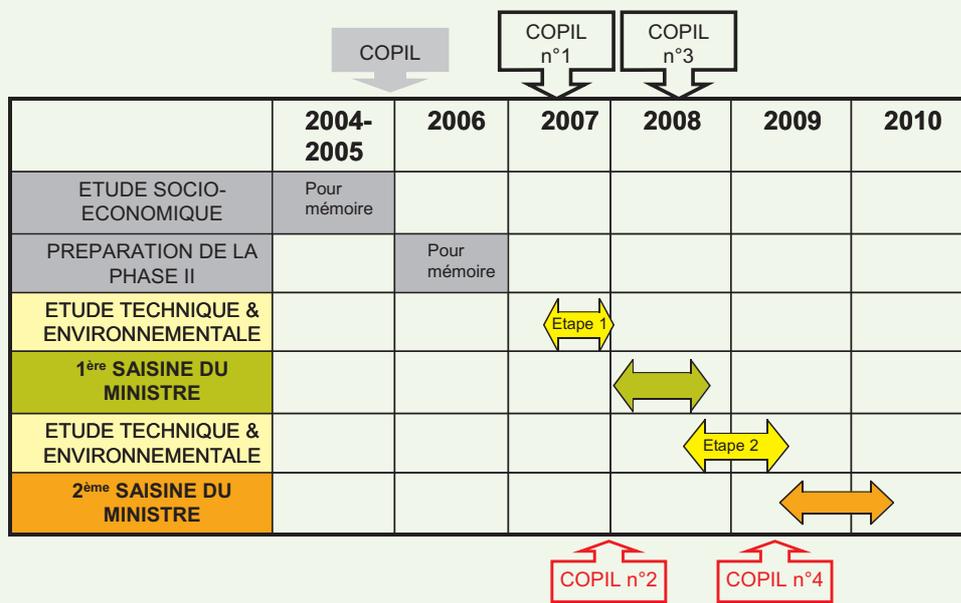
LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans



PLANNING DE LA DÉMARCHE



Sur ces **conclusions favorables**, les membres du comité de pilotage de ces études, avec l'implication du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables ont décidé d'engager la deuxième phase des réflexions portant sur l'opportunité technique et environnementale de la liaison.

L'objectif est de disposer des éléments permettant au ministre chargé des transports de décider de l'opportunité d'entreprendre les études nécessaires pour réaliser un débat public sur les solutions à apporter au développement des flux de marchandises en 2025 sur l'axe Nord-Sud.

LE LANCEMENT DE L'ÉTUDE TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

A l'issue de l'étude socio-économique et toujours sous la maîtrise d'ouvrage de la direction interrégionale du Nord-Est de Voies navigables de France, le comité de pilotage a décidé de prolonger les réflexions sur l'opportunité **technique et environnementale** afin de disposer d'une première approche de la faisabilité d'une liaison fluviale à grand gabarit d'interconnexion entre les bassins de la Saône et de la Moselle.

Conformément aux enjeux identifiés dans l'étude socio-économique, les caractéristiques géométriques du projet devront garantir l'homogénéité de l'itinéraire sur l'ensemble de l'axe Marseille-Coblence.

Ainsi le projet devra respecter les caractéristiques du gabarit Vb (référence réglementaire française et européenne).

dimensions maximales des bateaux pouvant naviguer

longueur : 185 m

largeur : 11,40 m

enfoncement (ou tirant d'eau) : 3 m et variante à 4,5 m



La hauteur minimale sous les ponts sera de 7 mètres.

Après un appel d'offres européen, le groupement de bureaux d'études BCEOM et SCETAURROUTE s'est vu confier la mission d'études.

La méthodologie qui sera mise en oeuvre est présentée dans le synopsis joint.

Les premiers résultats d'identification des **couloirs de passage potentiels** sont attendus pour la fin de l'année 2007.

Le ministre chargé des transports sera saisi pour retenir un choix de couloirs de passage qui feront l'objet d'une étude plus approfondie pouvant se dérouler en 2008-2009.



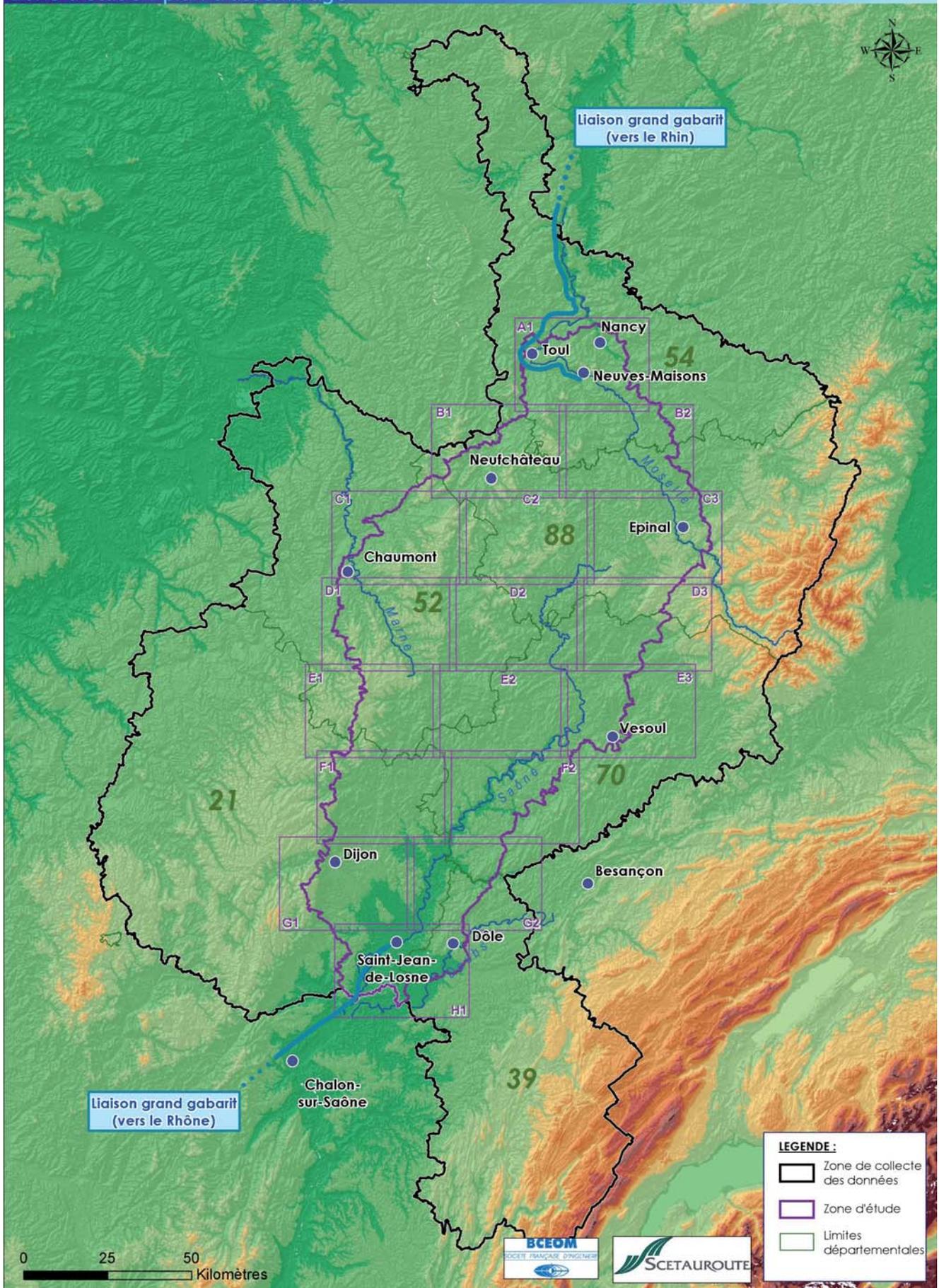
LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans

1

Zone d'étude : plan d'assemblage



LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE

Lancement de l'étude technique et environnementale

Rappel des conclusions de l'étude d'opportunité socio-économique à 25 ans

1

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTALE D'UNE LIAISON FLUVIALE À GRAND GABARIT ENTRE LA MOSELLE ET LA SAÔNE

SYNOPSIS DE L'ÉTUDE

PHASE I = IDENTIFICATION DES GRANDS COULOIRS DE PASSAGE POTENTIELS

Recensement des contraintes physiques et des grands enjeux environnementaux

- ⇒ Cartographie thématique et carte de sensibilité

+

Définition d'un référentiel technique simplifié
(à partir d'expériences analogues, Seine-Nord notamment)

- ⇒ Estimation sommaire des enjeux financiers



Détermination et caractérisation des grands couloirs de passage

- ⇒ Caractérisation technique : dénivelés, longueurs, ...
- ⇒ Caractérisation environnementale : ex : superficie boisée touchée
- ⇒ Intégration de la dimension socio-économique



Évaluation et choix des couloirs possibles

- ⇒ Comparaison multicritères

PHASE II = ÉTUDE APPROFONDIE DES COULOIRS RETENUS

Approche technique

- ⇒ Elaboration d'un axe représentatif de chaque couloir et schéma d'alimentation en eau

+

Approche environnementale

- ⇒ Enjeux risques et fonctionnalités environnementales

+

Approche territoriale

- ⇒ Compétitivité des territoires

+

Estimation financière

- ⇒ A partir de l'expérience Seine-Nord-Europe



Pré-évaluation technique, environnementale et territoriale



LE COMITÉ DE PILOTAGE

Dispositif de coordination

1

LE COMITÉ DE PILOTAGE ACTUEL

La co-présidence est assurée par le Préfet de Lorraine, coordonnateur désigné par le Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, et en alternance, par le Président de l'un des deux Conseils régionaux partenaires (Lorraine et Rhône-Alpes).

La composition du comité de pilotage est la suivante :

- ⇨ le Préfet de la Région Lorraine ou son représentant,
- ⇨ le Préfet de la Région Rhône-Alpes ou son représentant,
- ⇨ le Directeur général de la Mer et des Transports du Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables ou son représentant,
- ⇨ le Président du Conseil régional de Lorraine ou son représentant,
- ⇨ le Président du Conseil régional Rhône-Alpes ou son représentant,
- ⇨ le Président de l'établissement public Voies navigables de France ou son représentant,
- ⇨ le Président de la Commission territoriale des rivières et canaux de Voies navigables de France pour la Lorraine,
- ⇨ le Directeur interrégional de Voies navigables de France Nord-Est,
- ⇨ le Directeur interrégional de Voies navigables de France Rhône-Saône,
- ⇨ le Directeur régional de l'Équipement de Lorraine,
- ⇨ le Directeur régional de l'Équipement de Rhône-Alpes,
- ⇨ le Représentant de la Direction générale de l'énergie et des transports de la Commission Européenne.

L'HISTORIQUE DES RÉUNIONS DU COMITÉ DE PILOTAGE

- 25 octobre 2004 : réunion d'installation du comité de pilotage
 - ✦ Décision de lancement de l'étude préliminaire socio-économique multimodale sur l'axe Méditerranée – ports de la mer du Nord et Europe de l'Est
 - ✦ Élargissement du comité de pilotage à un représentant de la Commission Européenne
- 10 mars 2005 : - réunion de validation intermédiaire
- séminaire de prospective
- 20 décembre 2005 : réunion de conclusion de l'étude socio-économique (phase I)
- 11 juillet 2007 : lancement de l'étude technique et environnementale (phase II)

LA MOSELLE À GRAND GABARIT

Un bassin dynamique

2

LA CANALISATION À GRAND GABARIT DE LA MOSELLE

L'ouverture de la Moselle au grand gabarit a eu lieu en 1964, suite à un accord entre les trois Etats riverains : l'Allemagne, la France et le Luxembourg.

Destinée à l'origine à permettre les exportations de minerai de fer et de charbon français, elle a été très vite utilisée pour importer ces produits et pour exporter des céréales et des produits sidérurgiques.



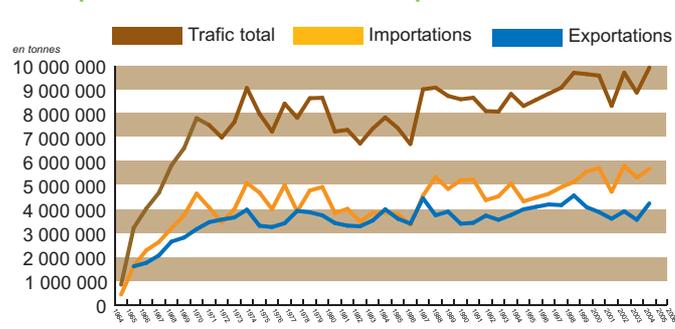
Inauguration de la Moselle à grand gabarit le 26 mai 1964

L'AUGMENTATION DES TRAFICS

A l'écluse frontière d'Apach, malgré un début d'année difficile lié aux basses eaux du Rhin, le trafic des marchandises transportées sur la Moselle canalisée en 2006 a fortement progressé de 11,8% par rapport à l'année précédente.

Avec un total de plus de 9,9 millions de tonnes, ce trafic affiche la plus forte activité jamais recensée depuis 1964 à cet ouvrage. En 2006, les ports de la Moselle enregistrent une hausse de leur activité de 11,5% par rapport à 2005 (année caractérisée par des basses-eaux persistantes sur le Rhin) pour atteindre 11,6 millions de tonnes, soit une augmentation de 1,2 millions de tonnes par rapport à l'année précédente.

Trafic passé à l'écluse frontière d'Apach de 1964 à 2006



Cette évolution très satisfaisante est le résultat d'une progression conjointe des chargements (+17,4%) et des déchargements (+7,3%) pour un tonnage respectif de 5,1 millions de tonnes et 6,5 millions de tonnes.

Ces chiffres sont liés à la bonne activité des ports notamment :

- La Maxe (500 000 tonnes),
- Frouard (1 502 000 tonnes, +25,4%),
- Blénod-lès-Pont-à-Mousson (747 000 tonnes, +55,9%),
- Neuves-Maisons (740 000 tonnes, +22,6%).

A contrario, les ports de Thionville-Illange (2 645 000 tonnes) accusent un fléchissement de leur activité de 3,8%.

On constate que la croissance du trafic est particulièrement sensible dans les ports majeurs de la Moselle et ce qu'ils soient privés ou publics.

Conformément aux années antérieures, on retrouve les principaux ports de la Moselle parmi les premiers ports fluviaux français :

Thionville-Illange (5ème port), Metz (7ème port), Frouard (10ème port) et Mondelange-Richemont (15ème port).

Cette progression est majoritairement due aux trafics traditionnels de la voie d'eau, qui utilisent les avantages du transport massifié de fret (capacité d'empport, coût moindre...).

On constate l'apparition de marchandises nouvelles à forte valeur ajoutée et des projets de relance de lignes conteneurs vers les ports de la Mer du Nord.



Silos Nouveau Port de Metz (57)



Ferrailles Port de la SAM à Neuves-Maisons (54)

Transport de pales d'éolienne Port de Nancy-Frouard (54)



LA MOSELLE À GRAND GABARIT

Un bassin dynamique

2

L'IMPORTANCE DE LA MOSELLE POUR L'ÉCONOMIE DE LA LORRAINE

L'ensemble de ces éléments confirme la bonne santé de la Moselle, axe majeur pour l'ouverture à l'international de l'économie lorraine (25% des échanges internationaux lorrains se font par la voie d'eau) et pour le maintien d'activités créatrices d'emplois en Lorraine (notamment les centrales EDF ou la sidérurgie).

Confirmant l'impact des ports de la Moselle, les professionnels déclarent que cet ensemble se hisse au rang de premier port intérieur européen pour les céréales.

*Chargement de céréales
Port de Metz (57)*



LES INVESTISSEMENTS TRAVAUX ET CHANTIERS

Afin de permettre aux acteurs économiques lorrains de continuer à utiliser cette voie d'eau majeure dans des conditions économiques optimales, de nombreux travaux ont été programmés et conduits au fil des années par Voies navigables de France.

Depuis l'approfondissement du chenal navigable dans les années 90 jusqu'aux travaux de rehaussement des ponts de la Moselle, les efforts ont d'abord porté sur les dimensions de l'infrastructure afin de lui permettre d'accueillir de nouveaux trafics.

Combiné à la gestion centralisée et coordonnée des barrages, ces travaux permettront d'offrir aux automoteurs et barges circulant sur la Moselle les meilleures conditions de navigation possibles.

Parallèlement à ces travaux, un important travail a été commencé afin de passer d'une maintenance curative à une réelle programmation de travaux préventifs sur les principaux ouvrages de la Moselle.



La voie d'eau : un mode de transport moderne



*Réhaussement du pont de la RD60
traversant la Moselle canalisée à Uckange - mai 2007*

LE BASSIN RHÔNE-SAÔNE MÉDITERRANÉE

En pleine expansion

LES TRAFICS, ÉVOLUTION ET PERSPECTIVES

Depuis le début du précédent Contrat de Plan Etat-Région, le trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône est en croissance forte : **de 1 milliard de t.km en 2000 à 1,6 milliard de t.km en 2006.**

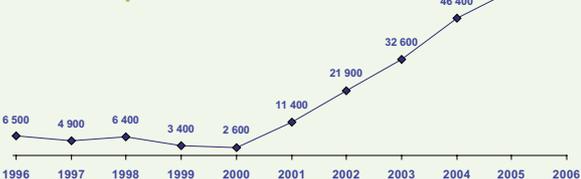
Depuis l'ouverture en 2000 d'une première ligne régulière de conteneurs, les trafics sont passés de 3 000 **Équivalents Vingt Pieds (EVP)** en 2001 à 61 300 EVP en 2006 avec l'ouverture d'une deuxième ligne fin 2004.

celles offertes par le Port Autonome de Marseille, sans oublier le transport de vrac solide et liquide qui constitue une part importante du trafic.

Les céréales, produits pétrochimiques et les conteneurs représentent 80% des escales fluviales aux terminaux de Fos.

Plusieurs facteurs concourent à des perspectives de taux de croissance élevés pour les conteneurs au Port Autonome de Marseille (PAM). Parmi eux, l'exploitation

Evolution du trafic de conteneurs en EVP depuis 1996



Les CPER 2000-2006 ont permis de rattraper partiellement le considérable retard d'équipement des ports fluviaux et d'accompagner l'essor du transport fluvial constaté depuis la fin des années 90.

En attendant l'ouverture d'une liaison inter bassin vers le nord, tout l'enjeu aujourd'hui est donc de poursuivre et amplifier l'effort engagé pour être à nouveau au rendez-vous en 2013 en s'appuyant notamment sur les réserves de capacités, le développement et la sécurisation des infrastructures, en saisissant les opportunités de développement du trafic conteneurisé comme

dès 2009 du terminal de Fos 2XL avec une capacité de 800 000 EVP.

A noter également l'objectif du PAM réaffirmé en 2006 dans le cadre du débat public sur la politique des déplacements dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien de rééquilibrer les modes d'acheminements terrestres, en passant respectivement, à l'horizon d'une dizaine d'années de 5 et 14% à 10 et 30% pour le fluvial et le ferroviaire.

L'IMPORTANCE DU MODE FLUVIAL DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

La carte européenne des voies navigables met en évidence la formidable voie d'échanges que pourrait constituer l'itinéraire Rhône-Saône entre le cœur de l'Europe et la Méditerranée et également l'Asie.

Avec la réserve de capacité disponible, y compris pour la traversée du noeud lyonnais (le Rhône pourrait accepter de 3 à 4 fois plus de trafic), le transport fluvial représente un moyen massifié et performant pour le transport de fret sans atteinte aux environnements naturels et humains traversés.

Sa sûreté, ses performances environnementales en termes d'émission de gaz à effet de serre, (2 à 4 fois moins que la route) et de consommation d'énergie (3 fois moins que la route), de nuisances phoniques notamment, en font un mode de transport particulièrement respectueux de l'environnement qu'il convient de développer et de conforter, dans un contexte de saturation des infrastructures routières du sud de la France.



carte extraite de la brochure "le transport fluvial, un courant à suivre suivre sur le bassin Rhône-Saône"

Le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien qui s'est tenu au cours de l'année 2006 a d'ailleurs démontré l'intérêt de la population ainsi que des acteurs économiques et institutionnels pour le développement de la voie d'eau et du transport fluvial.

Il convient donc de poursuivre les efforts engagés pour anticiper les fortes augmentations de trafic et permettre le transfert modal sur le fleuve afin de répondre à la demande croissante de déplacements dans la Vallée du Rhône (cf. débat public sur la politique des déplacements dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien, clôturé en juillet 2006).

L'OPTIMISATION DE LA CALE ET LES INVESTISSEMENTS - TRAVAUX ET CHANTIERS

Bien que la voie fluviale dispose d'importantes réserves de capacité et malgré la politique d'aménagement des installations portuaires mise en place, le développement du trafic fluvial dans le bassin Rhône-Saône doit s'adapter pour répondre à la croissance particulièrement forte de la demande de transport.

Les trois défis majeurs auxquels le bassin Rhône-Saône devra répondre dans le futur sont :

■ La demande de bateliers de plus en plus importante

VNF en liaison avec la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale et le Comité des Armateurs Fluviaux soutient et appuie les écoles et formations spécialisées .

■ La nécessaire adaptation de la cale

Le transport fluvial achemine de plus en plus de marchandises diversifiées.

La cale actuelle n'est pas toujours optimisée pour répondre à ces besoins spécifiques.

Afin de pouvoir continuer à développer le mode fluvial, des bateaux de conception nouvelle sont en construction.

Des installations de réparation de bateaux sont aussi en voie de modernisation.

■ Les volumes de trafics

Dans le mode du transport fluvial comme dans tous les autres modes, il est nécessaire de pouvoir décharger, charger et stocker les marchandises transportées.

En réponse à la hausse du trafic, un important programme d'investissement a été lancé en ce sens.

Il permettra non seulement de construire, aménager et renforcer les installations terrestres de manutention et de stockage des ports mais aussi de continuer à améliorer l'interface entre le maritime et le fluvial.



Port Edouard Herriot Lyon (69)



Port de Fos-sur-Mer (13)



Port Autonome de Marseille (13)



Enfin les ouvrages de la voie fluviale (écluses, barrages...) doivent continuer à être modernisés et adaptés aux caractéristiques des trafics actuels tant sur la Saône que sur le canal du Rhône à Sète.

De nombreuses démarches ont été initiées afin de répondre à ces problèmes.

En 2005, la première tranche du terminal à conteneurs de Pagny a été aménagée.

Il permettra de desservir le nord de l'axe et de développer les liaisons intermodales fer/fluve.

En décembre 2006, un second terminal à conteneurs a été inauguré au port de Lyon.

Cette plate-forme et le nouvel outil de gestion informatisée des conteneurs devraient permettre de doubler la capacité de l'actuel terminal en prévision de FOS 2XL.

Parallèlement à ces travaux, des protocoles de simplification des procédures douanières ont été signés avec les directions interrégionales des douanes de Rhône-Alpes-Auvergne et Méditerranée ainsi qu'avec la direction bourguignonne.

Ces accords favoriseront l'optimisation de la chaîne de transport sur tout l'axe Saône-Rhône.

Le plan Rhône consacrera 250 M€ sur son volet fluvial pour relever l'ensemble des défis du bassin.

LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Un grand projet d'infrastructure

LES CLÉS DES PROJETS SEINE-ESCAUT ET SEINE-NORD-EUROPE

Le projet Seine-Escaut a pour objet de relier en 2013 le Grand Bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais par le canal Seine-Nord-Europe, et de connecter à grand gabarit ces deux grands pôles économiques au Benelux et à la dynamique fluviale européenne en liaison avec les 6 ports maritimes de la rangée Le Havre-Rotterdam.

Ce maillage européen à grand gabarit permettra de répondre de manière durable au défi d'une croissance continue du trafic de marchandises.



Le canal de la Seine à Paris (75)

LES TRAFICS ATTENDUS

En termes de trafic, se sont entre 13,3 et 15 millions de tonnes de marchandises qui seront transportées sur la liaison Seine-Escaut en 2020, multipliant par 4 le trafic réalisé en 2000 sur ce même corridor nord-sud. En 2050, ce trafic devrait atteindre entre 20 et 27,7 millions de tonnes.

La mise en service de Seine-Nord-Europe engendrera un important rééquilibrage dans l'utilisation des modes de transport.

Près des 2/3 des flux supplémentaires sur la voie d'eau seront dès 2020 issus de la route. A lui seul, le projet contribue à hauteur de 25% aux objectifs annuels du programme européen Marco Polo (programme destiné à favoriser le rééquilibrage modal).

Sur l'axe nord-sud, l'apport de Seine-Nord-Europe permettra un accroissement de la part de marché de la

voie d'eau qui passera de 3% aujourd'hui à 8% en 2020 et jusqu'à 12% en 2050.

En France, grâce à Seine-Nord-Europe, la réduction de trafic routier est évaluée entre 2,9 et 3,1 milliards de t-km pour 2020, soit une baisse par rapport à la situation de référence de 500 000 camions par an.

Cette baisse pourrait atteindre jusqu'à 2 millions de camions par an en 2050.

Capacité de cale	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Enfoncement (mètres)
Péniches dites de 38,50 m type Freycinet			
350 tonnes	38,50 m	5,05 m	1,80 à 2,20 m
soit 14			
Automoteurs et petits convois type Canal du Nord			
750 tonnes	90 m	5,70 m	2,50 m
soit 30			
Automoteurs type Rhein-Herne-Kanal (RHK)			
1 350 tonnes	80 m	9,50 m	2,50 m
soit 54			
Grands automoteurs			
2 000 à 3 000 t	95 à 135 m	11,40 m	2,50 à 3,00 m
soit 80 à 120			
Convoi moderne constitué d'un pousseur et de barges			
3 000 à 4 400 t	jusqu'à 185 m	11,40 m	3,00 m
soit 120 à 176			

LE CANAL SEINE-NORD-EUROPE

Un grand projet d'infrastructure

4

L'IMPACT ÉCONOMIQUE DU PROJET

Grâce au coût du transport de la voie d'eau, le plus faible du marché, et à son efficacité liée à la livraison "juste à temps", Seine-Nord-Europe apportera en France une nouvelle compétitivité à toute l'économie de la zone d'effet du projet (agriculture, industrie, tourisme, BTP, logistique, chimie, recyclage...).

Grâce au développement du transport fluvial et à la création de 360 hectares de zones d'activités portuaires, Seine-Nord-Europe constituera une nouvelle dynamique économique pour les territoires desservis.

Le nombre d'emplois directs et indirects générés par la réalisation du projet est estimé entre 10 000 et 11 000 durant les 4 à 5 ans de travaux. A moyen terme, ce sont 25 000 emplois qui seront créés grâce au projet, à l'horizon 2030, et jusqu'à 45 000 en 2050.

Seine-Nord-Europe renforcera par ailleurs la position des ports français du Havre, Rouen et Dunkerque et structurera leur hinterland et le réseau de ports intérieurs.

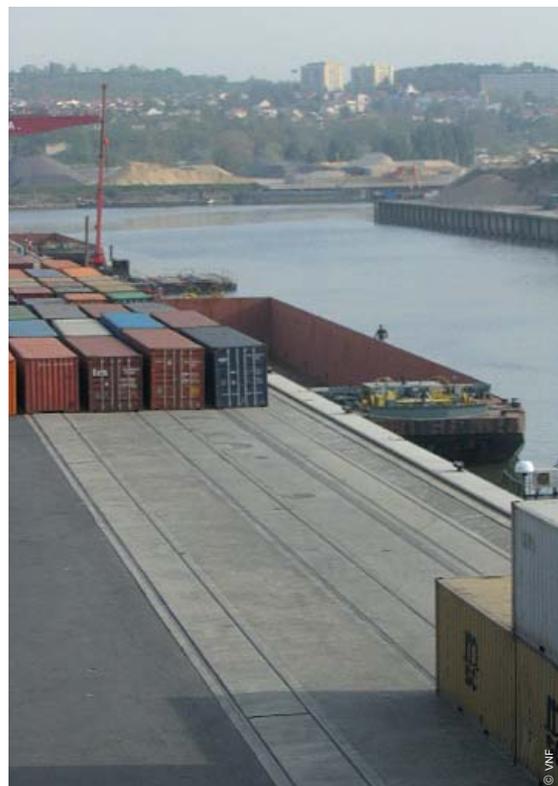
Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport

12€/t	 Grand gabarit	3€/t
17€/t	 Petit gabarit	4€/t
21€/t	 Camion	12€/t
22€/t	 Train	5€/t

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation

Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km (coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

Le port de Gennevilliers



L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

Enfin par ses capacités de transfert d'eau, le canal Seine-Nord-Europe contribuera à limiter l'impact négatif des crues dans la vallée de l'Oise et de la Somme tout en sécurisant l'alimentation en eau potable de certaines agglomérations.

Ainsi, Seine-Nord-Europe aurait permis de réduire l'impact des crues de 1995 de 14 millions d'euros tout en permettant l'alimentation de la métropole lilloise à hauteur de 30% de sa consommation actuelle.

Afin d'atteindre ses objectifs environnementaux, la France a mis en place différents outils qui permettront une intégration maximale de l'ouvrage.

Une recommandation importante formulée par les différents intervenants est de porter l'effort financier sur les transports de masse dont "la voie d'eau (notamment Seine-Nord et Saône-Moselle)".

(extrait du rapport de la Mission Parlementaire sur l'effet de serre).

Berges lagunées et annexes hydrauliques :
les enrochements constituent un abri
pour la faune piscicole.

