

601ad2002

**LE CHOIX DES INDUSTRIELS  
EN FAVEUR DE LA LIAISON SEINE-NORD**

**- Décembre 2002 -**



Le recours à une pluralité de modes de transport est une nécessité technique et commerciale pour les sociétés industrielles et commerciales clientes du transport de marchandises ; les pouvoirs publics ont jugé qu'il s'agissait également d'une nécessité afin d'éviter la congestion des systèmes de transport, notamment routiers telle qu'on l'observe sur certains axes.

Or le transport fluvial apparaît parfois en retrait par rapport aux autres modes alternatifs que constituent le fret ferroviaire, le feroutage et le cabotage maritime, alors même qu'il est économique, performant et qu'il répond plus que d'autres aux préoccupations de sécurité et de sauvegarde de notre environnement.

Les industriels en appellent à une politique volontariste dans le domaine fluvial pour faire face à l'essor du transport dans le Nord de l'Europe, là où la densité de canaux est la plus forte.

La réalisation du Canal Seine-Nord offrirait des capacités immenses aux flux de marchandises dans cette zone économique qui est l'une des plus dynamiques d'Europe.

L'AUTF souhaite donc que la liaison Seine-Nord soit retenue dans les projets prioritaires de l'audit sur les infrastructures lancé par le gouvernement, afin de poursuivre au plus vite la procédure administrative en cours et la réalisation effective du Canal.

L'AUTF représente les entreprises industrielles, commerciales et agricoles françaises dans leurs fonctions de donneurs d'ordre et de transporteurs pour compte propre.  
L'AUTF c'est 500 entreprises, 34 fédérations de branche et 5 associations régionales.

## **Les besoins économiques**

### *Le fluvial est le transport le plus économique*

Afin d'arbitrer entre les différents modes de transport les industriels prennent en compte les facteurs coût et fiabilité du transport sur un segment donné. Or, le transport fluvial s'avère le plus économique à la tonne transportée, le coût de la tonne-kilomètre transportée par voie d'eau étant estimé entre 0,01 et 0,04 euro.

### *Des réserves de productivité à court terme*

La mise à grand gabarit des voies navigables françaises permettrait une offre de transport massifiée et conduirait à des gains de productivité importants.

La liaison Seine-Nord est la liaison la plus rapidement réalisable, en raison de l'état d'avancement de la procédure d'enquête, puisque le choix du tracé a déjà été fait.

### *Des marchés*

Selon Voies Navigables de France (VNF)<sup>(1)</sup>, le gain en terme de coût de transport obtenu par la mise en service de Seine-Nord Europe est évalué à 80 millions d'euros pour l'exercice 2015.

Le volume de marchandises reportable sur le canal à grand gabarit Seine-Nord à l'horizon 2015 s'élèverait ainsi à 23 millions de tonnes sur l'axe Le Havre – Rouen – Paris – Dunkerque et de 13 millions de tonnes pour le seul maillon manquant. Les principaux secteurs d'activités concernés sont les céréales, les produits concassés, les sables et graviers ainsi que les produits semi-finis. Les entreprises faisant transporter du charbon, des engrais, des minerais de fer et des produits métallurgiques pourraient également décider d'utiliser la voie d'eau.

L'approvisionnement en matériaux de construction de la région Ile de France par voie fluviale depuis les régions du Nord représente l'un des trafics fluviaux majeurs qui pourrait se développer sur le canal à grand gabarit. En effet, les sources traditionnelles d'approvisionnement en matériaux de la région Ile de France seront épuisées à partir de 2010 et il sera alors indispensable pour les industriels de pouvoir utiliser un transport massifié de matériaux à partir de carrières localisées dans le Nord de la France et en Belgique.

Par ailleurs, il est essentiel de prendre en compte l'essor du transport fluvial de conteneurs. Ainsi, le trafic fluvial conteneurisé dans la région Nord-Pas-de-Calais a pratiquement triplé de 1997 à 2001 ! Les prévisions tablent sur une croissance de l'ordre de 40% du trafic fluvial conteneurisé au niveau européen entre 2000 et 2010, selon Inland Navigation Europe !

Cette tendance élargit considérablement les perspectives de trafic au-delà des secteurs d'activité traditionnels utilisateurs de la voie d'eau : les industriels font transporter une gamme extrêmement variée de marchandises par conteneur, ce qui représente autant de nouveaux clients potentiels du transport fluvial. Les industriels sont demandeurs d'offre innovante, économique et fiable en termes de pré et post-acheminement de transport terrestre.

---

<sup>(1)</sup> Etude conduite par VNF en 1997/1998 et expertisée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées.

### *L'effet réseau*

Le fractionnement actuel des bassins d'activité conduit à une asphyxie progressive du transport fluvial, notamment sur le bassin de la Seine.

- Interconnexion des zones économiques

L'estimation précitée de VNF doit être considérée comme une hypothèse basse puisqu'elle n'analyse pas les effets d'entraînement sur l'activité fluviale de l'interconnexion entre les bassins, notamment celui de la Seine avec le Nord de l'Europe, indépendamment du seul trafic Nord Sud empruntant le nouveau canal. Seine-Nord permettrait une homogénéisation de l'ensemble du réseau puisque seuls le Nord-Pas-de-Calais, l'Alsace et la Lorraine sont actuellement reliés au réseau européen à grand gabarit. Le bassin de la Seine, qui comprend la première zone d'activité économique française, l'Ile-de-France, ne peut s'appuyer sur cet effet réseau aujourd'hui.

- Plurimodalité

Le corridor Nord est l'un des plus empruntés, qu'il s'agisse de la route ou du ferroviaire. Les réserves en capacité qu'apporterait le canal à grand gabarit Seine-Nord permettrait un fonctionnement plus optimal de ces modes, qui ne pourront en aucun cas absorber les prévisions d'augmentation de trafic des marchandises (+ 37 % d'augmentation des trafics de marchandises en Europe d'ici 2010 et + 50 % pour le seul transport routier).

## **Une opportunité pour la France au sein de l'Europe**

### *Seine-Nord, axe de développement des échanges européens*

Il convient de souligner la dimension européenne de la liaison Seine-Nord : celle-ci permettrait en effet un débouché direct avec trois partenaires économiques importants de la France au niveau européen : la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Les échanges avec ces pays représentaient 66% des échanges par voie terrestre entre la France et les autres pays de l'Union Européenne en 1999.

### *Une opportunité pour les exportations au départ des ports français*

La réalisation de Seine-Nord contribuerait également à renforcer la desserte fluviale des ports français, points de passage incontournables des échanges commerciaux entre les entreprises françaises et leurs partenaires internationaux.

Les marchandises en provenance ou à destination de l'hinterland des principaux ports concurrents nord européens tels que Rotterdam et Anvers sont transportées à hauteur respectivement de 35% et 27% par voie fluviale. Les hinterlands de ces ports étant en cours de saturation, les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque pourraient bénéficier de la liaison Seine-Nord et inverser la tendance actuelle de détournement des trafics français vers les ports du nord de l'Europe.

## La voie d'eau, au cœur de l'intermodalité

Trop souvent, à l'heure des grands choix stratégiques et des priorités budgétaires, on cherche soit à opposer les solutions techniques entre elles (comme le rail contre la voie d'eau), soit à afficher une priorité générale à tous les modes dits alternatifs. Mais, sur le terrain, les industriels et les logisticiens font l'expérience de l'intermodalité : ils jouent de plus en plus la complémentarité des modes, chacun dans leur domaine de pertinence.

Pour répondre à la demande d'engagement en faveur de l'intermodalité, les gestionnaires d'infrastructures fluviales doivent agir de façon concomitante dans deux directions : la modernisation et l'interconnexion de leur réseau.

### Conclusion

**Le principal obstacle au développement du transport fluvial réside aujourd'hui dans la seule question des infrastructures. Le projet Seine-Nord commande le développement de la voie d'eau dans son ensemble.**

A la faveur de la libéralisation du marché en 2000, le transport fluvial a considérablement progressé (+ 20 % en TK sur quatre ans). Sans effort majeur sur les infrastructures, son développement est aujourd'hui compromis sur une zone géographique où se concentrent les flux les plus importants (tiers nord de la France).

La liaison Seine-Nord conditionne donc la survie du mode fluvial mais constitue surtout un enjeu décisif pour la cohérence et la durabilité de notre système de transport.

■ 91, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 PARIS ■  
Tél : 01 42 68 34 80 ■ Fax : 01 40 06 94 40  
■ Site : [www.autf.fr](http://www.autf.fr) ■ Mél : [info@autf.fr](mailto:info@autf.fr)