



Dossier de presse du 7 mai 2003

Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe au cœur du débat sur les infrastructures de transport

Sommaire

Communiqué de presse

- Fiche n°1 : Un débat devant permettre de relancer la politique fluviale française
- Fiche n°2 : Seine-Nord Europe : un projet indispensable et urgent
- Fiche n°3 : Seine-Nord Europe : une infrastructure pour l'aménagement du territoire et de développement des régions desservies
- Fiche n°4 : Seine-Nord Europe : une infrastructure au service du développement durable
- Fiche n°5 : Seine-Nord Europe : connecter la France à l'Europe fluviale en forte croissance
- Fiche n°6 : Une ingénierie financière pour le financement du projet et le lancement des Etudes d'Avant Projet Sommaire

Annexes :

- Les chiffres clés : la voie d'eau française
- Les chiffres clés : voie d'eau et développement durable
- Les cartes des projets français et cartes européennes

Contacts presse :

Marie-Madeleine GALISSON

Tél : 03.21.63.24.15

Fax : 03.21.63.24.62

Nathalie AUGEREAU

Tél : 01.44.89.65.04

Fax : 01.44.89.65.15

Antoine QUIDU

Tél : 03.21.63.24.89

Fax : 03.21.63.24.62

COMMUNIQUE

Le canal à grand gabarit Seine-Nord Europe Au cœur du débat sur les infrastructures de transport

Les prochains débats parlementaires sur les infrastructures de transport donneront les grandes orientations de la politique française pour le déplacement des personnes et des marchandises. Les engagements à venir sont amenés à prendre en compte les objectifs de développement durable et d'aménagement du territoire tant au niveau national qu'europpéen.

Le projet de canal Seine-Nord Europe, qui s'inscrit dans les objectifs de rééquilibrage modal, ancré dans un ensemble européen, porteur d'un transport respectueux des générations futures, trouve toute sa pertinence dans cette politique renouvelée des transports.

Il s'intègre dans toutes les logiques tant au niveau du territoire que dans les grands accords internationaux de réduction des émissions polluantes, de qualité du cadre de vie, du respect de l'environnement.

Décider Seine-Nord Europe aujourd'hui, l'inscrire comme projet prioritaire dans le cadre de la révision des RTE, lancer dès à présent les études d'Avant Projet Sommaire, permettant la réalisation du projet à l'horizon 2014, concourt au respect des engagements de la France pour le développement durable.

C'est aussi assurer la prospérité économique des grands ports maritimes par l'élargissement de leur hinterland comme souligné par l'étude prospective de la DATAR « La France en Europe : Quelle ambition pour la politique des transports : *« Le canal Seine-Nord Europe, même s'il s'inscrit également dans un corridor Nord-Sud, sera un atout pour le port du Havre et le développement du transport fluvial sur la Seine. En son absence, les armateurs qui souhaitent investir sur le transport fluvial sur la Seine risquent d'être dissuadés ou pénalisés par la situation de « cul-de-sac » du fleuve, qui ne permet pas une optimisation de la gestion de leurs flottes. »*

D'un montant de 2,6 Mds d'euros, ce projet trouve son financement par une conjugaison de solutions, prenant notamment en compte le maintien à son niveau actuel de la dotation budgétaire de l'Etat aux voies navigables, l'augmentation des ressources propres de VNF, la création de recettes nouvelles pour le financement de tels projets, et une contribution suffisante de l'Union européenne et des collectivités territoriales. Un sur-péage déjà pratiqué sur le canal du Nord permettrait d'assurer le petit équilibre et sans doute au-delà.

Fiche n°1

***Un débat devant permettre de relancer
la politique fluviale française***

Le débat parlementaire, qui se tiendra mi-mai à l'Assemblée nationale et début juin au Sénat, va être l'occasion pour la France de poser les jalons de sa future politique en matière d'infrastructures de transport.

Plusieurs éléments viennent alimenter la préparation de ce débat : audits, rapports, prises de positions de responsables politiques, d'élus locaux, de chefs d'entreprise ou du monde socio-professionnel...

Ce débat, voulu par le Gouvernement, sera le préalable à une phase de décisions portant sur les grands projets d'infrastructures reconnus comme prioritaires pour les deux décennies à venir. C'est l'occasion, pour la France, d'engager un vaste effort pour développer et soutenir la voie d'eau.

Le transport fluvial est, en effet, un mode particulièrement adapté aux défis du XXI^{ème} siècle, qu'ils soient d'ordres économiques, environnementaux ou encore européens. Alors que le « tout routier » montre chaque jour ses limites tant en terme de saturation de trafics, de pollution, de nuisances sonores ou de sécurité de chacun, le débat sur la politique française d'infrastructure sera l'occasion pour le Gouvernement et la représentation nationale d'identifier et de mesurer l'ensemble des données et des éléments qui participeront à la définition d'une politique d'infrastructures garante du rééquilibrage modal et de l'adéquation entre développement économique et respect de l'environnement.

La relance de la politique de la voie d'eau sera un signal fort donné :

- **au monde professionnel qui a déjà fait le choix de la voie d'eau ;**
- **à nos concitoyens dans le sens du respect de leur bien être ;**
- **à l'Europe en rompant la logique de « l'isolement » hexagonal par la réalisation prioritaire du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe.**

Un projet indispensable et urgent : Seine Nord Europe

Le projet de canal Seine-Nord Europe concerne directement trois régions françaises : l'Ile-de-France, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais. Il permet également de relier les grands pôles économiques et les ports normands à ceux de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne et des pays de l'Europe centrale et orientale.

Long d'une centaine de kilomètres depuis Janville (au Nord de Compiègne) jusqu'au canal Dunkerque-Escaut, ce projet d'infrastructure dispose d'atouts majeurs :

- ❖ **Le projet Seine-Nord Europe inaugure une nouvelle conception de l'aménagement du territoire et du développement durable** : Seine-Nord Europe est un élément majeur du rééquilibrage des modes de transport. Il permet, sur un axe Nord-Sud particulièrement saturé, d'offrir une véritable alternative modale au « tout routier ». Très peu polluant, très économe en carburant, le transport fluvial contribue au développement des territoires tout en préservant l'environnement et le cadre de vie. Il se caractérise par la faiblesse de ses « coûts dits externes », notion trop souvent sous-estimée dans les calculs de rentabilité concernant les infrastructures, et pourtant si capitale pour les générations futures.
- ❖ **Relier la France au reste de l'Europe** : La France est quasi isolée de l'Europe fluviale, avec laquelle elle possède peu de connexions à grand gabarit. Avec Seine-Nord Europe, elle bénéficiera d'une accroche nouvelle à la banane bleue ce qui favorisera les échanges entre les régions reliées. Nos partenaires européens demandent cette mise en cohérence du réseau.
- ❖ **La poursuite du projet n'a pas d'impact sur le budget de l'Etat à court terme. Il peut être financé par une conjugaison de contributions à moyen terme** : La prochaine étape, le lancement des études d'Avant Projet Sommaire (APS), doit être décidée dès cette année pour ne pas retarder davantage la création de cette liaison, sachant que sa mise en service est techniquement possible à l'horizon 2014. Le financement de ces études d'APS peut être pris en charge par VNF.
Ensuite, une conjugaison de solutions, prenant notamment en compte le maintien à son niveau actuel de la dotation budgétaire de l'Etat, l'augmentation des ressources propres de VNF, la participation des recettes nouvelles qui seraient créées pour financer de tels projets, et une contribution suffisante de l'Union européenne et des collectivités territoriales rendrait tout à fait possible la réalisation du projet. Un sur-péage déjà pratiqué sur le canal du Nord permettrait d'assurer le petit équilibre et, sous réserve d'expertise, d'aller un peu au-delà.

Fait rare en matière d'infrastructure, **ce projet fait l'objet d'un large consensus** et de nombreux soutiens locaux, nationaux et européens, comme l'ont montré les phases de concertation sur l'opportunité et le choix du fuseau de tracé ainsi que la signature des contrats de plans Etat-Régions.

Les décisions à prendre cette année sont :

- **Proposer l'inscription du Projet Seine-Nord Europe en tant que projet prioritaire européen lors de la prochaine révision des RTE** proposée par la Commission européenne ;
- **Décider le lancement des études d'Avant Projet Sommaire (APS)**. Ces études qui peuvent être prises en charge par VNF n'ont pas d'incidence sur le budget de l'Etat. Leur lancement immédiat permettrait une réalisation du projet d'ici 2014.

Seine-Nord Europe : une infrastructure pour l'aménagement du territoire et de développement des régions desservies

Les voies d'eau constituent de véritables « colonnes vertébrales » pour nos territoires, leur paysage et l'urbanisme des villes qui les bordent. Leur maîtrise valorise l'espace et leur polyvalence est utile aux territoires traversés. Ainsi, le projet de canal Seine-Nord Europe apportera, outre sa contribution au transport de marchandises, des avantages tant en termes d'aménagement que d'équilibre des régions du Nord de la Seine.

La desserte de la région parisienne : La Seine dessert le cœur de l'agglomération parisienne. A moyen terme l'engorgement des infrastructures terrestres traditionnelles pèsera inévitablement sur le développement régional, mais aussi et par voie de conséquence sur la croissance du pays compte tenu du poids relatif qu'occupe l'Ile-de-France dans l'économie nationale. Seine-Nord Europe garantit la pérennité du recours à la voie d'eau sur le très long terme sur des marchés, tels que l'approvisionnement en matériaux de construction, qui en son absence basculeront inévitablement sur les autres voies d'accès terrestres.

La desserte du Nord - Pas-de-Calais : La congestion des réseaux terrestres tend à s'y développer de manière importante, notamment aux abords de la métropole lilloise.

Dans ce cadre, la connexion par voie navigable des centres logistiques régionaux et particulièrement du site de Dourges avec la Picardie, l'Ile-de-France, et la Haute-Normandie offre des perspectives importantes.

La desserte de la Picardie : Une région doit profiter de l'infrastructure qu'elle accueille, c'est pourquoi il convient d'y fixer des activités liées au mode fluvial. Des potentiels de polarisation existent tant dans le Compiégnois que le long du futur canal (plate-forme multimodale dans l'Amiénois, silos céréaliers, embranchements fluviaux...).

En particulier, la céréaliculture y joue un rôle de tout premier plan. Or, la navigation intérieure est traditionnellement un partenaire essentiel de cette activité économique. La concurrence internationale en matière de céréales est telle que le paramètre logistique pèse ostensiblement sur la compétitivité générale des produits cultivés. Se doter d'une artère navigable à grand gabarit, c'est garantir à la Picardie une solution durable d'accessibilité aux marchés de l'exportation.

La desserte de l'hinterland des ports français (Le Havre, Rouen, Paris, Dunkerque...) : Les ports français seront les premiers bénéficiaires des gains rendus possibles sur la Seine par les effets de réseau. En effet, même si les conditions d'accessibilité aux ports du Benelux doivent s'en trouver améliorées, elles progresseront dans des proportions identiques, voire supérieures, pour les ports français. La proximité des ports hauts-normands avec le bassin parisien les place en situation concurrentielle favorable.

Le port du Havre est l'un des principaux ports du littoral nord-ouest européen. Dans le cadre de la réalisation de Port 2000, le projet d'écluse fluviale contribuera à renforcer la position des places portuaires séquanaises. De plus, dans le cadre de l'extension des terminaux à conteneurs du port havrais, la diversification des post et pré-acheminements terrestres représente un enjeu majeur.

Au-delà des conteneurs, les marchés stratégiques de vrac, tels que les céréales pour Rouen, reposent aussi sur le développement de ces chaînes logistiques de transport. Les ambitions, récemment traduites sous forme de convention entre l'ONIC et VNF, illustrent parfaitement cette prise de conscience.

Une des rares voies d'accès jusqu'au cœur des villes : En Ile-de-France, la Seine, loin d'être saturée, permet d'acheminer efficacement les marchandises au cœur de la région-capitale. Le canal Seine-Nord Europe contribuera à renforcer cette artère logistique essentielle pour le plus grand bénéfice des Franciliens. N'oublions pas que notre capitale est alimentée en matériaux de construction à 85% par le fleuve. De même, les agglomérations de Lille et du Benelux pourront profiter de cette nouvelle voie pour contribuer à désengorger leur trafic routier.

La création de 8 000 emplois directs et indirects : La construction du canal créera quelques 8 000 emplois durant les cinq ans de travaux. De nombreux pans d'activités économiques sont concernés dans les régions traversées, avec un réel potentiel d'emplois : la création et le développement de zones d'activité industrielle « bord à canal », l'implantation d'activités de stockage, de manutention et de transport en liaison avec les plates-formes multimodales prévues ou envisagées (telle que celle de Dourges) permettent d'espérer d'importantes retombées économiques. De même, le développement d'activités touristiques et de loisirs nautiques sur des sites en bordure de canal pourra être envisagé en liaison avec les collectivités concernées.

Seine-Nord Europe : une infrastructure au service du développement durable

La protection de l'environnement et le développement durable, ainsi que la hausse continue de la sensibilité environnementale dans l'opinion, imposent des choix de fond qui, pour être cohérents, supposent de favoriser la réalisation d'investissements publics qui entrent dans cette logique.

Une alternative au « tout routier » : Seine-Nord Europe est un élément majeur du rééquilibrage des modes de transports, qui ne peut plus rester du seul domaine du discours. On ne peut pas comparer aujourd'hui la construction d'une voie fluviale à celle d'une autoroute, tant en termes environnementaux qu'en termes de durabilité.

S'agissant de choix qui engagent les générations futures, une politique qui consisterait à ne recourir qu'à l'option routière en matière d'investissement paraît aujourd'hui totalement inadaptée. En outre, l'alternative ferroviaire ne peut être la seule réponse, compte tenu des problèmes de saturation qu'elle rencontre et de la nécessité pour les chargeurs de disposer d'offres complémentaires.

Contribuer à fluidifier l'axe Nord-Sud : L'axe Nord-Sud recueille une grande part de la très forte progression du trafic de marchandises sur longue distance en Europe, ce qui n'est pas sans effets en termes d'insécurité, de saturation, de pollution ou de nuisances sonores ...

Voie de communication principalement dédiée au fret, la liaison fluviale Seine-Nord Europe contribuera à fluidifier cet axe en permettant le transport de grands volumes de marchandises.

Un projet « environnementalement ambitieux » : Le canal Seine-Nord Europe bénéficiera d'une excellente intégration dans le paysage. Parmi tous les fuseaux étudiés, le fuseau retenu est celui qui occasionnera le moins d'impacts sur les habitations, le patrimoine, la faune et la flore. De par sa situation à flanc de coteau, le futur canal s'écarte en effet des fonds de vallées de l'Oise, de la Somme et de l'Escaut qui recèlent les plus fortes richesses écologiques.

De plus, les prélèvements d'eau dans le milieu naturel sont les plus faibles de tous les fuseaux pressentis. Ces prélèvements seront d'ailleurs interrompus en période sèche grâce au recyclage de l'eau par pompage en circuit fermé et aux réserves constituées sous la forme d'une surprofondeur de certains biefs ou de bassins de stockage.

Le canal Seine-Nord Europe jouera un rôle dans la gestion hydraulique de la Somme en prélevant de l'eau en période de risque d'inondation. L'étude d'alimentation en eau du canal a montré qu'il était nécessaire de stocker l'eau pendant l'hiver afin d'alimenter le canal pendant l'été. L'implantation d'une retenue d'eau dans la vallée de la Somme permettrait à la fois de diminuer les débits du fleuve en période de crue et d'assurer l'alimentation en eau du canal en période d'étiage. Dans le cadre d'études complémentaires, et suite aux problèmes rencontrés dans le département de la Somme lors des graves inondations de l'année 2000, VNF a été chargé de conduire une étude destinée à évaluer l'impact positif du canal Seine-Nord Europe sur la gestion hydraulique.

La voie d'eau :
un moyen de transport qui répond aux enjeux de développement durable

Le transport fluvial apporte une réponse concrète aux orientations définies par le protocole de Kyoto visant tout particulièrement à réduire la production de gaz à effet de serre. Il s'agit aujourd'hui de diviser les émissions de gaz à effet de serre avant 2050 à l'échelle de la planète.

Si la France a, jusqu'à présent, pu paraître relativement épargnée par les phénomènes météorologiques extrêmes, nous percevons déjà, sous nos climats tempérés, les effets du réchauffement climatique tels que la hausse des températures moyennes journalières d'environ 0,9°C en France, le recul de la mer de glace dans les Alpes françaises ou bien encore le dérèglement du cycle végétatif des forêts du pays.



Le mode fluvial se caractérise par la faiblesse de ses coûts dits externes. Très peu polluant, maigre consommateur de carburant, le transport fluvial préserve les habitants et les paysages. Chaque convoi (ensemble constitué d'un pousseur et de deux barges) équivaut à 220 camions de moins sur les routes !

Fiche n°5

***Seine-Nord Europe :
connecter la France à l'Europe fluviale en forte croissance***

En créant une interconnexion des réseaux à grand gabarit, le canal Seine-Nord Europe renforcera l'essor du trafic fluvial en France qui, jusqu'ici, souffre de la juxtaposition de sous-marchés déconnectés les uns des autres. La création d'une voie à grand gabarit permettra au trafic fluvial français de bénéficier des avantages de la liaison de réseaux européens à grande capacité de transport.

Un trafic fluvial en forte croissance :

En France : Le trafic fluvial français atteint cette année près de 7 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui en fait le mode de transport ayant connu la plus forte progression en 2002 ainsi que sur la période de 5 ans qui précède (22 % d'augmentation de trafic). Notons que l'année 2002 aura été marquée par la baisse des trafics terrestres (-0,2 %) alors que la voie d'eau progresse de 3,3 % ce qui signe une conquête indéniable de la voie d'eau sur le marché intérieur.

Ce sont ainsi près de 60 millions de tonnes de marchandises qui ont été transportées, ce qui représente plus de la moitié du tonnage de fret ferroviaire pour un réseau fluvial « marchandises » 6,5 fois moins étendu (4 600 km de réseau fluvial pour 30 000 km de réseau ferré).

En Europe : La Commission européenne indique que d'ici à 2020, le trafic fluvial pourrait progresser au rythme annuel de 2,5 %. Le volume de transport de l'Europe fluviale (France, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Autriche et Suisse) oscille autour de 430 millions de tonnes par an, ce qui en fait le second mode de transport. Le trafic est assuré par un réseau d'un peu plus de 20 000 km, dont la moitié est accessible aux bateaux de plus de 1 350 tonnes. Au sein de l'Europe des Quinze, 50% des tonnages transportés par voie d'eau sont internationaux. Une proportion qui ne dépasse pas 10% si l'on prend en compte l'ensemble des modes de transport.

Des trafics nouveaux et diversifiés : Des trafics nouveaux connaissent aujourd'hui un réel essor. On notera par exemple que le trafic de conteneurs a connu pour la seule année 2002 une progression de 14,8 % (en EVP/km), marquant un réel intérêt des acteurs économiques pour le mode fluvial, et plus largement pour la mise en œuvre de services intermodaux de plus en plus pertinents.

Un certain nombre de filières ont pris conscience des atouts que permet la massification fluviale. VNF a signé avec l'Office national interprofessionnel des céréales (l'ONIC) un contrat de progrès auquel se sont associées toutes les professions du fleuve pour que la part des céréales transportées par voie fluviale double dans les dix ans qui viennent.

Dans le domaine des déchets ménagers, les projets se mettent en place pour un transport par conteneurs vers les centres de traitement, sans passer par des routes saturées. Enfin, dans le domaine des matériaux de construction, il s'est avéré qu'il valait mieux créer des ports sabliers régulièrement répartis le long de l'agglomération, pour que le trafic de ces matériaux de construction se limite aux derniers kilomètres les séparant des chantiers de construction.

L'effet réseau à grand gabarit : Les études conduites par VNF en 1998 et 1999 et expertisées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, (réalisées sur la base d'enquêtes auprès des chargeurs), montrent l'importance du trafic potentiel du projet de canal Seine-Nord Europe. Elles révèlent qu'à l'horizon 2015, au moins 13 millions de tonnes de marchandises devraient emprunter annuellement la voie, contre 3,3 millions aujourd'hui. Le transport fluvial verra ainsi son activité quadrupler sur cet axe Nord-Sud.

Au delà de ces estimations, l'important potentiel de trafic des Pays-Bas et de l'Allemagne, puis à terme des pays d'Europe de l'Est, ainsi que l'effet « réseau à grand gabarit », devrait largement amplifier le trafic attendu à terme sur le canal Seine-Nord Europe.

Seine-Nord Europe : un maillon indispensable pour ouvrir la France fluviale sur le reste du continent européen : Alors que le centre de gravité de l'Europe se déplace avec l'intégration des pays de l'est-européen, alors que l'Allemagne, l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie et la Roumanie proposent dans le cadre des RTE, des améliorations sur le Danube pour développer un axe est-ouest, alors que l'Allemagne investit concomitamment vers l'Oder et la Pologne, la France doit choisir la logique européenne et renoncer à l'isolement.

La réalisation de l'axe nord-sud en France peut permettre une mise en cohérence de l'ensemble du réseau. L'enjeu dépasse largement celui des seules régions traversées par la future infrastructure et doit s'envisager dans une perspective européenne.

Le canal Seine-Nord Europe à grand gabarit permettra d'intensifier ces activités d'exportation et d'importation par voie d'eau, en ouvrant largement les portes des marchés belge, néerlandais et allemand avec, dans la continuité des liens fluviaux, un accès privilégié aux futurs partenaires européens d'Europe centrale et orientale. Les transporteurs et les chargeurs verront ainsi leur champ d'activité s'élargir dans des proportions considérables.



L'absence de proposition du projet Seine-Nord Europe par la France dans les Réseaux de Transport Européen (RTE) serait difficilement justifiable aux yeux de nos voisins européens alors que, dans le même temps :

- les Belges proposent, de façon cohérente, l'inscription du projet de connexion avec l'Escaut permettant de renforcer l'axe fluvial Nord-Sud, en adéquation avec le projet français ;
- l'Autriche, la Bulgarie, la Hongrie et la Roumanie proposent dans le cadre des RTE, des améliorations sur le Danube pour développer un axe est-ouest ;
- l'Allemagne investit concomitamment, vers l'Oder et la Pologne.

Seine-Nord Europe :
une ingénierie financière pour le financement du projet
le lancement des Etudes d'Avant Projet Sommaire

Contrairement aux deux autres modes (fer et route) qui ont un financement prenant en compte le transport de personnes, la voie d'eau doit trouver des modes de financement tenant compte de ses particularités. L'importance relative des investissements nécessaires à la réalisation des nouvelles infrastructures fluviales est compensée par leur durée de vie et par leur faible coût d'exploitation et d'entretien.

1 – Les contrats de plan Etat-régions déjà engagés sur cette liaison

L'ensemble du programme de modernisation engagé au Nord et au Sud du tronçon central de Seine-Nord Europe représente, pour les régions partenaires que sont le Nord / Pas de Calais, la Haute Normandie, la Picardie et l'Ile-de-France, un investissement tous financements confondus de plus de 245 Millions d'Euros.

2 – Une conjugaison de solutions pour le financement du projet

Le canal Seine-Nord Europe est un projet dont le coût d'investissement estimé est de 2,6 milliards d'Euros TTC.

La prochaine étape, le lancement des études d'Avant Projet Sommaire (APS), doit être décidée dès cette année pour ne pas retarder davantage la création de cette liaison, sachant que sa mise en service est techniquement possible à l'horizon 2014. Le financement de ces études d'APS peut être pris en charge par VNF.

Ensuite, une conjugaison de solutions, prenant notamment en compte le maintien à son niveau actuel de la dotation budgétaire de l'Etat, l'augmentation des ressources propres de VNF, la participation des recettes nouvelles qui seraient créées pour financer de tels projets, et une contribution suffisante de l'Union européenne et des collectivités territoriales, rendrait tout à fait possible la réalisation du projet. Un sur-péage déjà pratiqué sur le canal du Nord permettrait d'assurer le petit équilibre et, sous réserve d'expertise, d'aller un peu au-delà.

3 - Un calendrier de réalisation à ne plus retarder (planning prévisionnel)

Le projet Seine-Nord Europe est techniquement réalisable d'ici 2014. Il faut pour cela que les études d'Avant-Projet Sommaire soient lancées rapidement.

Dans l'hypothèse où la décision de lancer les études d'APS du tronçon central serait prise cette année, le calendrier techniquement envisageable pour la mise en oeuvre du projet serait le suivant :

Phase	Durée prévisible	Date de début	Date de fin
Etudes et approbation ministérielle de l'avant projet	2 ans	septembre 2003	septembre 2005
Enquête puis déclaration d'utilité publique	18 mois	septembre 2005	mars 2007
Etudes détaillées, acquisitions, travaux	7 ans	mars 2007	mars 2014

Quelques chiffres clés sur la voie d'eau française

L'essor du trafic fluvial français :

Le trafic fluvial français atteint d'ores et déjà cette année près de 7 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui en fait le mode de transport ayant connu la plus forte progression en 2002 ainsi que sur la période de 5 ans qui précède (22 % d'augmentation de trafic). Notons que l'année 2002 aura été marquée par la croissance des flux intérieurs avec 8,6 % qui signe une conquête indéniable de la voie d'eau sur le marché intérieur.

Ce sont ainsi près de 60 millions de tonnes de marchandises qui ont été transportées, ce qui représente plus de la moitié du tonnage de fret ferroviaire pour un réseau fluvial à grand gabarit 6.5 fois moins étendu (4 600 km de réseau fluvial à grand gabarit pour 30 000 km de réseau ferré).

Le réseau français des voies navigables :

Les cinq grands axes (1 720 kilomètres de grand gabarit) sont reliés par le réseau Freycinet au gabarit de 250 tonnes ou par des gabarits intermédiaires comme le canal du Nord (95 kilomètres au gabarit de 600 à 800 tonnes). Le grand gabarit (au-delà de 1 000 tonnes) représente 26 % de la longueur du réseau.

S'articulant sur les grandes artères hydrographiques, le réseau des voies navigables est assez peu dense et beaucoup moins ramifié que les réseaux des autres modes de transport :

- le réseau ferré national : 29.383 kilomètres de lignes principales en exploitation raccordés au réseau ferré européen ;
- le réseau routier national : 38.020 kilomètres, dont 9.540 kilomètres d'autoroutes raccordés au réseau autoroutier européen ;
- le réseau français des voies navigables gérées par VNF : 6.700 kilomètres, dont 26 % à grand gabarit et un raccordement de ces voies au réseau européen pour le moment insuffisant.

Une première classification du réseau en fonction de l'usage des voies et de leur intérêt économique a été réalisée en 1997 par le Conseil général des Ponts et Chaussées :

- les voies d'intérêt majeur ou utiles pour le transport de marchandises représentent 3 275 kilomètres. Elles comprennent le réseau à grand gabarit qui à lui seul supporte 95 % du trafic (en tonnes-kilomètres) mais également des voies connexes qui, en assurant une desserte plus fine du territoire, l'alimentent en marchandises, ainsi que certaines voies effectuant des liaisons entre les bassins de navigation ;
- le réseau d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial correspond aux voies à vocation presque exclusivement touristiques. Il représente environ 900 km situées pour la plupart en Bourgogne ou dans le Sud-Ouest (canal du Midi) ;
- Les autres voies (2 525 km) participent au fonctionnement du réseau en servant temporairement à l'écoulement du trafic de marchandises en cas d'interruption programmée ou non de la navigation sur les voies principales et en élargissant la desserte du territoire.

Voie d'eau, un mode de transport aux performances inégalées pour l'environnement

Une faible consommation énergétique : un kilo-équivalent pétrole consommé permet de transporter 1 tonne sur 50 km par camion sur autoroute, 130 km par train complet, 175 km par bateau de type grand Rhénan (2000 à 3000 tonnes), et 275 km par bateau-convoi de 4400 tonnes.

Une faible pollution atmosphérique et peu d'impact sur l'effet de serre : le transport fluvial émet 2,6 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier et ce, sans mettre en œuvre d'autres énergies comme l'électricité ;

Une émission de bruit limitée : la voie d'eau produit même à 25 mètres de distance un son inférieur à la norme minimale, alors que les deux autres modes terrestres sont toujours au-dessus et ce même à 100 mètres ;

Un intérêt réel pour contribuer à la lutte contre l'insécurité routière : la voie d'eau peut contribuer à deux niveaux : par le transfert des camions des routes aux fleuves et par son adaptation au transport des matières dangereuses.

Les faibles coûts externes du mode fluvial :

	Route	Rail	Voie d'eau
Coût externe du transport de marchandises (en Euro/1000 T.km)	25,92	4,57	1,52
Nombre de véhicules nécessaires au transport de 4400 tonnes	220 camions	3 à 4 trains	1 convoi

Source : Planco Consulting Essen (Coûts externes)