

> PRO  
VOID  
EAU >

Seine Nord Europe  
Association

SEINE  
MOSELLE  
RHÔNE

# De nouveaux axes pour une croissance durable du transport fluvial en France et en Europe

© NIF/Damien Lachas

## Le transport fluvial

### Une contribution majeure à la transition énergétique et écologique

- Une consommation d'énergie divisée par 3 à la tonne transportée en comparaison de la route<sup>(1)</sup>
- Des coûts externes 7 fois moindres que la route et 3 fois moindres que le rail à la tonne transportée<sup>(1)</sup>

### Une nouvelle dynamique à amplifier en Europe de l'Ouest

- Une croissance continue en France, en Belgique et aux Pays-Bas<sup>(1)</sup>
- 140 milliards de t-km réalisées et 500 millions de tonnes transportées par la voie d'eau en Europe<sup>(7)</sup>

### Une réponse aux enjeux climatiques et logistiques

- Des émissions de gaz à effet de serre divisées par 3,5 par rapport à la route<sup>(3)</sup>
- Un objectif européen de report modal de 50 % du transport sur la voie d'eau et le rail d'ici 2050<sup>(4)</sup>

### Des acteurs économiques et territoriaux mobilisés pour le développer

- 3 maillons manquants à réaliser entre les grands bassins de navigation français
- Un trafic en hausse de 34 % en France entre 2004 et 2014<sup>(2)</sup>

LÉGENDE	
ROMÂNIA ROMANIA	Pays Country
	Capitale Capital
	Port
	Ouvrage d'art remarquable Remarkable water crossing reference
Classes de voies navigables (CEMT)	
Classes of navigable waterways (ECMT)	
	Classe VII : convois de 14500 tonnes à 27000 tonnes Class VII : convoys from 14,500 tons to 27,000 tons
	Classe VI : convois de 3200 tonnes à 18000 tonnes Class VI : convoys from 3,200 tons to 18,000 tons
	Classe V : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes Class V : vessels from 1,500 to 3,000 tons, convoys from 1,600 to 6,000 tons
	Classe IV : bateaux de 1000 à 1500 tonnes, convois de 1250 à 1450 tonnes Class IV : vessels from 1,000 to 1,500 tons, convoys from 1,250 to 1,450 tons
	Classe III : bateaux de 650 à 1000 tonnes, convois de 650 à 1000 tonnes Class III : vessels from 650 to 1,000 tons, convoys from 650 to 1,000 tons
	Classe II : bateaux de 400 à 650 tonnes, convois de 400 à 650 tonnes Class II : vessels from 400 to 650 tons, convoys from 400 to 650 tons
	Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes, convois de 250 à 400 tonnes Class I : vessels from 250 to 400 tons, convoys from 250 to 400 tons
	Voie non dédiée au transport ou non navigable Waterway non-dedicated to transport or unnavigable



Les aires géographiques des projets Saône-Moselle, Saône-Rhin et Seine-Est ne constituent à ce stade que des hypothèses. Des études devront déterminer les tracés possibles

## Projet Seine-Escaut / Seine-Nord Europe

Projet prioritaire de l'Union européenne, soutenu par les Gouvernements français, wallons et flamands.

### Son principe :

- Relier à grand gabarit les bassins de navigation de la Seine, du Nord-Pas de Calais et du Benelux, à travers notamment la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe de 107 km de long

### Ses enjeux :

- Multiplier par 4 le trafic fluvial sur cet axe, aujourd'hui essentiellement routier, en réduisant de manière significative les coûts de transport<sup>(5)</sup>

- Fixer de nouvelles activités industrielles et logistiques sur les plateformes adossées au canal
- Créer de l'emploi à court, moyen et long terme (50 000 emplois estimés pour 2025)<sup>(6)</sup>

### Nos priorités :

- Finaliser le plan de financement de Seine-Nord Europe pour 4,5 Mds euros (dont 1,8 Md de subvention de l'UE)
- Consolider le calendrier de réalisation pour une mise en service en 2023
- Définir des modes de financement innovants pour la Société de projet et incitatifs au report modal vers la voie d'eau





## Projet Saône-Moselle. Saône-Rhin

*Projet retenu par l'Union européenne et soutenu par de nombreux acteurs économiques et collectivités territoriales.*

### Son principe :

- Assurer au grand gabarit une interconnexion entre les bassins de la Saône, du Rhône et de la Moselle, avec un éventuel embranchement vers le Rhin, selon la configuration de l'Y phasé et optimisé résultant du principe même et des termes précis posés par la loi du Grenelle de l'Environnement en 2009

### Ses enjeux :

- Optimiser durablement l'offre de transport sur l'axe fluvial et favoriser

l'essor du fret (conteneurs) grâce à l'intermodalité

- Elargir l'hinterland des ports de Marseille-Fos et de Sète
- Développer de nouvelles activités bord à voie d'eau

### Nos priorités :

- Mettre à jour et finaliser toutes les études largement engagées par VNF et obtenir leur restitution devant les partenaires co-financeurs
- Conforter la place de ce projet au sein de l'euro-corridor multimodal Mer du Nord - Méditerranée
- Inscrire ce projet parmi les projets d'aménagements prioritaires des nouvelles grandes Régions françaises à l'horizon 2030



© VNF/Pascal Lemaitre



## Projet Seine-Est

*Projet identifié par la France qui a fait l'objet de premières études de cadrage à la fin des années 1990.*

### Son principe :

- Assurer la continuité du réseau navigable entre la Seine et le Rhin

### Ses enjeux :

- Elargir en profondeur l'hinterland continental des ports maritimes du Nord-Ouest français
- Conforter les dessertes fluviales de la région Ile-de-France, première région économique d'Europe

### Nos priorités :

- Envisager la pertinence de ce projet après la réalisation des liaisons Seine-Escaut et Saône-Moselle.Saône-Rhin, afin de finaliser le maillage fluvial du territoire français d'ici 2050

## Deux priorités : la modernisation du réseau et son maillage à grand gabarit

Malgré son importance (8500 km de voies), le réseau fluvial français, enclavé et faiblement connecté aux façades maritimes, souffre d'un maillage imparfait tant entre bassins de navigation qu'avec le reste de l'Europe. Les objectifs ambitieux de report modal que se sont fixés la France et l'Union européenne, dans une logique de lutte contre les changements climatiques, ne pourront jamais être atteints sans croissance significative du transport fluvial. Il est donc plus que jamais nécessaire de fiabiliser et moderniser les voies d'eau existantes et de développer le réseau d'infrastructures de grand gabarit.

> **Les grands projets de liaison entre bassins doivent former la toile de fond de la stratégie fluviale du pays à court, moyen et long terme : Seine-Escaut, Saône-Moselle, Saône-Rhin, Seine-Est.**

## Des opérateurs engagés au service d'une mobilité durable

Si l'empreinte environnementale du transport par voies navigables est la plus faible de tous les modes de transport, les opérateurs fluviaux réunis au sein de Transporteurs Fluviaux de France ont déjà pris de nombreux engagements en faveur d'une logistique fluviale plus verte : double coque pour le transport de matières dangereuses, gestion et élimination des déchets produits par la navigation intérieure, informations sur la quantité de CO<sub>2</sub> liée à la prestation de transport, formation à la conduite économe, acquisition de matériels plus performants via les Certificats d'Economie d'Énergie...

Pour préparer l'avenir, les opérateurs présenteront plusieurs dossiers innovants dans le cadre de l'appel à projet de l'ADEME lancé en 2015 sur le "Navire du futur", tandis que différentes technologies de motorisation sont actuellement déployées (électrique, diesel électrique, GNL) ou mises à l'étude (propulsion sous tuyère, pompe hélice, hydrogène). Enfin, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019, les nouveaux moteurs respecteront les toutes dernières normes environnementales transport EURO (Directive ENRMM), réduisant ainsi de 80 % les émissions polluantes.



### Sources

- (1) Rapport de la Cour des Comptes sur le transport fluvial en Europe (2015)
- (2) Communiqué de VNF sur le trafic fluvial de 2004 à 2014 (mars 2015)
- (3) Communiqué de VNF sur le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> (décembre 2011)
- (4) Livre Blanc de la Commission européenne sur les transports (mars 2011)
- (5) Dossier de presse de VNF sur le canal Seine-Nord Europe (avril 2011)
- (6) Rapport de la mission de reconfiguration pilotée par le Député Rémi Pavros (décembre 2013)
- (7) Chiffre Eurostat 2011 in "Le transport fluvial durable" (DGITM) (mars 2015)



Créé en 1971, le **Comité Provoideau**, Comité de liaison pour la promotion de la voie d'eau, rassemble un grand nombre d'organismes convaincus de l'intérêt pour la France d'un transport fluvial performant et attachés à la réalisation d'un réseau moderne et connecté aux grandes voies européennes. Il est présidé par Didier Léandri, Président Délégué Général du Comité des Armateurs Fluviaux.



Créée en 1995, l'**association Seine-Nord Europe** regroupe des collectivités territoriales, des organismes socioprofessionnels, des chambres consulaires et des personnalités mobilisées en faveur du grand projet de canal Seine-Nord Europe. Elle est présidée par Philippe Marini, Maire de Compiègne.



Créée en 1999, l'**association Seine-Moselle-Rhône** entend contribuer au développement du transport fluvial à travers le soutien aux politiques de modernisation du réseau navigable français et d'interconnexion des grands bassins français. Elle est présidée par André Rossinot, Président de la Communauté urbaine du Grand Nancy et ancien Ministre.

