

INFORMATION FLASH

Décembre 2015

Retour sur la participation à Solutions COP21 et la conférence du 9 décembre 2015

A l'occasion de la COP 21, le Comité Provoideau et les associations Seine-Nord Europe et Seine-Moselle-Rhône se sont coordonnés pour mettre en valeur les performances économiques et environnementales du transport fluvial.

Cette initiative s'est traduite par la réalisation d'un dépliant sur les grands projets fluviaux (disponibles sur nos sites web) et différentes prises de parole dans le cadre du dispositif Solutions CO21 au Grand Palais à Paris, dont la conférence du 9 décembre 2015 intitulée « le transport fluvial face aux défis logistiques et climatiques du XXIème siècle ». Retour sur les interventions les plus marquantes de ce dernier temps fort de l'année 2015.

Organisée au Grand dans le cadre de Solutions COP21, cette conférence a pu réunir de nombreux acteurs clés du transport fluvial et des territoires concernés par les grands projets de liaison interbassins. Le débat fut l'occasion de mettre en exergue deux constats.

Premier constat : les objectifs de report modal, fixés par la France et l'Union européenne dans une logique de lutte contre le changement climatique, ne pourront jamais être atteints sans croissance significative du transport fluvial.

Deuxième constat : cette nécessaire croissance des trafics fluviaux ne pourra être étayée que par la réalisation de grands projets de liaisons interbassins : Seine-Nord Europe / Seine-Escaut tout d'abord, mais ensuite, Saône-Moselle.Saône-Rhin d'ici 2030, avec une réalisation en Y phasé, et Seine-Est à plus long terme, d'ici 2050.



Le dispositif Solutions COP21 a accueilli plus de 42 000 visiteurs du 4 au 10 décembre 2015 à Paris © Alliantis



De g. à d. : Rémi PAUVROS, Député du Nord, André ROSSINOT, Président du Grand Nancy, Didier LEANDRI, Président du Comité Provoideau, Jean-François DALAISE, administrateur de Ports de Paris/HAROPA, les intervenants de la conférence du 9 décembre 2015. © Alliantis

Un mode de transport compatible avec une réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre

Au nom du Comité Provoideau qu'il préside, Didier LEANDRI a tout d'abord rappelé quelques chiffres illustrant les performances énergétiques du transport par voie d'eau. « Par rapport au transport routier, les émissions de gaz à effet de serre sont divisées par 4 à

la tonne transportée, et il y a un facteur de 5 à 6 en matière de congestion, de bruit et d'accidents. » Cette compétitivité est également économique, puisque qu' « avec des convois de 5000 tonnes, quelle que soit la distance, vous êtes imbattable, et cela, l'acheteur, le client chargeur, y est très sensible ».

« Ce sont ces performances du transport fluvial que nous sommes venus présenter ici. Mais le transport fluvial est un élément de la chaîne et ne peut être regardé isolément. » Ainsi, c'est toute une offre multimodale, « en liaison avec les ports maritimes, le mode ferroviaire et les plates-formes logistiques » qu'il faut promouvoir selon Didier LEANDRI.

Pour répondre à cet enjeu, Jean-François DALAISE, administrateur de Ports de Paris/HAROPA, insiste sur la nécessité d'améliorer l'articulation entre transport maritime et transport fluvial, que ce soit à travers « l'accessibilité aux ports maritimes pour faciliter les transbordements » ou « le rapprochement des coûts de manutention affectés au transport fluvial par rapport aux autres modes ».

Un intérêt grandissant au sein du grand public et des acteurs économiques

Sur Solutions COP21, Didier LEANDRI a pu à nouveau constater l'intérêt grandissant du grand public pour le transport fluvial, mais également l'appétence des milieux économiques : « Il n'y a pas de lourd travail de sensibilisation à mener vers les acteurs industriels » précise-t-il.

Le Député Rémi PAUVROS, pilote de la mission de reconfiguration sur le projet Seine-Nord Europe, confirme cette attractivité du mode fluvial auprès des acteurs économiques. « C'est peut-être ce qui a servi de catalyseur pour le projet Seine-Nord Europe. J'ai vu les patrons du Nord-Pas de Calais et de la Picardie totalement engagés sur le projet. » Pour le Député du Nord, le canal Seine-Nord Europe est l'occasion d'une véritable relance du transport fluvial. Cette dynamique potentielle n'est pas démentie par Didier LEANDRI qui rappelle que ce projet devrait permettre de doubler le trafic fluvial en France, en le faisant passer de 10 à 20 milliards de t-km annuelles. Il s'agit désormais pour la profession de se préparer pour « bénéficier à plein des bénéfices du canal ».

Pour André ROSSINOT, Président du Grand Nancy et de l'association Seine-Moselle-Rhône, la réalisation de Seine-Nord Europe est également essentielle et prioritaire car il faut, selon lui, « réintroduire la culture du fluvial en France, arrimer notre pays à l'Europe et apporter la preuve à la Nation que le transport fluvial est d'intérêt national. »

Un projet très attendu : Seine-Nord Europe

Mais où en est-on du projet Seine-Nord Europe ? « Nous sommes dans les temps » selon Rémi PAUVROS. « L'ordonnance de création de la Société de projet est prête à sortir pour le début d'année



Transport de conteneurs sur la Seine. © P. Lemaître VNF

2016 ». Enfin, l'enquête publique modificative ne semble pas montrer de difficultés majeures.

Après avoir souligné la « sécurité » qu'offre le transport fluvial, Rémi PAUVROS a voulu insister sur le fait que ce futur canal sera à l'apogée de son utilisation d'ici 20 ans ou 30 ans, à l'image du canal Albert en Belgique, inauguré en 1939 et qui constitue aujourd'hui un outil majeur de développement économique.

Des projets de liaisons entre les bassins du Rhône, de la Moselle et du Rhin et entre la Seine et la Moselle

Après l'ouverture de Seine-Nord Europe, Jean-François DALAISE, Vice-Président des associations Seine-Nord Europe et Seine-Moselle-Rhône, a rappelé que deux grands projets permettraient de conforter la croissance du transport fluvial : Saône-Moselle.Saône-Rhin, qui ouvrirait la navigation fluviale sur le Rhône vers le Nord élargissant ainsi l'hinterland des ports de Marseille et de Sète, et Seine-Moselle (Seine-Est) qui offrirait une continuité du réseau navigable entre la Seine et le Rhin, et une profondeur accrue de l'hinterland des ports séquanais.

Regrettant l'absence de restitution par VNF des études réalisées sur Saône-Moselle.Saône-Rhin, André ROSSINOT estime que « l'exemple de Seine-Nord montre que les choses sont possibles ». Vis-à-vis des deux autres grands projets mentionnés, il est persuadé que « la création d'une grande région allant de Strasbourg jusqu'aux portes de la région parisienne doit permettre de ressortir les dossiers et disposer d'une planification. » Il se battra pour ce « combat » car il est persuadé de l'intérêt de ces grands projets : « L'Europe est là, il faut l'utiliser. Il faut désormais une volonté politique et donner du sens à l'action publique. »

Cette invitation à donner du sens à l'action publique a été reprise en conclusion par le Député Rémi PAUVROS pour qui les participants à la conférence « ont une responsabilité, celle de faire en sorte que le fluvial redevienne moderne ». Il reste cependant très optimiste pour l'avenir car « le transport fluvial est fondamentalement lié à tout ce qui est en train de se passer à la COP 21. »