

Direction des Politiques Territoriales

Département Economie Territoriale, Aménagement, Transport

12/07/16 - EmiR

Note à l'attention de l'association Seine Nord Europe

Réalisation du dossier argumentaire sur le projet Seine Nord Europe/Seine Escaut

Contribution de la CCI Paris Ile-de-France

Messages clés

- Le Canal Seine Nord Europe est un projet d'intérêt national qui conforte l'Ile-de-France dans son rôle de hub européen.
- Il constitue le maillon essentiel d'un système logistique durable et compétitif, qui doit être en lien avec l'Axe Seine.
- C'est une réelle opportunité pour l'économie francilienne, porteuse d'emplois dans sa phase de construction puis d'exploitation.
- C'est un projet de développement du mode fluvial, mode de transport dont l'impact sur l'environnement est plus faible que le mode routier.
- Tous les partenaires financiers doivent consolider leurs engagements sans quoi ce projet ne sera jamais réalisé.

- La CCI Paris Ile-de-France soutient le projet de Canal Seine Nord Europe car il s'agit d'un maillon essentiel du réseau fluvial français et européen.
- La CCI Paris Ile-de-France salue la création de la société Seine Nord Europe qui réunit l'ensemble des partenaires financiers car nous entrons dans une période cruciale de consolidation de la maquette financière.
- L'Union Européenne a confirmé sa participation financière à hauteur de 40%.
- Les autres partenaires doivent tenir leurs engagements, sans quoi le Canal Seine Nord Europe ne sera pas réalisé.
- Ce projet est déterminant pour la Région Ile-de-France car il contribue au fonctionnement efficace de l'économie francilienne et à la compétitivité des entreprises.
- Il se trouve au cœur des enjeux de réindustrialisation et de mutation de l'industrie française.
- Support d'une logistique à forte valeur ajoutée, il doit permettre aux entreprises d'optimiser les échanges de marchandises avec leurs clients et fournisseurs.

1. Un projet vecteur d'emplois

- Ces dernières années, peu de chantiers d'envergure ont été menés au niveau national.
- En complément des chantiers du Grand Paris qui tardent à démarrer, l'aménagement du Canal Seine Nord Europe constitue une véritable opportunité de valorisation des savoir-faire franciliens dans le domaine des travaux publics.
- Les entreprises franciliennes sont en mesure de répondre à cet objectif ambitieux.

Pendant la phase chantier

- La réalisation de ce projet constitue un gisement d'emplois considérable.
- Selon le rapport Pauvros, la seule phase de construction du canal engendrera en moyenne entre 10 000 et 13 000 postes par an pour un chantier d'une durée de six ans.

Après le mise en service

- A l'horizon 2030, 10 000 et 15 000 emplois pourraient être créés, estimation qui repose sur la réalisation effective des projets de plateformes liés à ce canal.
- A l'horizon 2050, ce sont environ 45 000 emplois au total qui pourraient être suscités grâce aux dynamiques induites par le Canal Seine Nord Europe.
- Tout l'enjeu est de permettre l'accès des populations des territoires traversés à ces emplois. Il s'agit donc de mettre en relation et en adéquation offre et demande, de préparer, former, informer, et insérer les personnes.

2. Un projet qui contribue à conforter la compétitivité de la région Ile-de-France

A l'heure du renforcement de la compétition entre les métropoles internationales, toutes pourvues d'un accès à la mer, le projet de Canal Seine Nord Europe (CSNE), en lien avec l'Axe Paris Seine Normandie, contribuera à la dynamique économique du Grand Paris en le dotant de deux façades maritimes : l'une à l'Ouest, l'autre au Nord, afin de mieux faire face à la concurrence, notamment de Londres et Amsterdam-Rotterdam.

- 27 % des marchandises transportées par voie maritime au sein de l'ensemble de l'Union Européenne sont chargées/déchargées dans les Ports du Range Nord, Dunkerque et le réseau des ports HAROPA, avec une part de marché prépondérante pour les ports du Range Nord¹.
- En 2014, Rotterdam est le premier Port Européen en termes de tonnage (444,7 millions de tonnes), suivi par Anvers avec 199 millions de tonnes (2ème position), Hambourg avec 145,6 millions de tonnes (3ème position) et Haropa avec 120 millions de tonnes.
- Le Canal Seine Nord Europe et les effets induits par le projet (développement de zones logistiques, élargissement de l'hinterland, desserte par des modes massifiés) permettront d'améliorer la compétitivité des ports français (Le Havre, Rouen), notamment au regard des performances des ports du Range Nord.

¹ Source : Mission de reconfiguration du Canal Seine Nord Europe - Réseau Seine-Escaut, Rapport au Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche par le député Rémi PAUVROS, décembre 2013

3. Un projet qui contribue au développement des filières industrielle et logistique de la Région capitale

- Le coût de revient indicatif d'une tonne au kilomètre s'établit à 17 € par une unité fluviale de type Freycinet (moins de 400 tonnes), à 12 € pour une unité type Grand Rhéna (jusqu'à 3 000 tonnes) sur des distances supérieures à 350 kilomètres, contre 21€ par tonne au kilomètre transportée par le mode routier².
- La compétitivité du transport fluvial passe donc par la massification sur de longues distances. Ainsi, le Canal Seine Nord Europe/Réseau Seine-Escaut ouvre la possibilité à la batellerie française d'accéder à un réseau européen, qui s'étend du Havre à Amsterdam, offrant ainsi une meilleure perspective de rentabiliser les grandes unités fluviales et présentant un risque à l'investissement plus faible.
- Le développement massif du transport fluvial, rendu possible par ce canal, permettra de construire une offre logistique nouvelle, durable, compétitive, à coût maîtrisé, compatible avec la gestion des flux tendus des entreprises.

4. Une nécessaire coordination entre les acteurs pour mener à bien les projets concomitants prévus dans les temps impartis

- L'intermodalité est un enjeu clé : le canal Seine Nord Europe doit être combiné avec les modes ferré et fluvial sur l'Axe Seine pour étendre l'hinterland des ports du Havre et de Rouen.
- Leur capacité de relais logistique vers le Sud et l'Est de la région francilienne en sera renforcée.
- Il s'agit notamment de valoriser les plateformes existantes, telles que Bruyères-sur-Oise et Saint-Ouen l'Aumône, et d'anticiper l'articulation entre le Canal Seine-Escaut et l'Axe Seine au niveau du futur Port Seine Métropole.
- Les aménagements à Melan sur Seine doivent également être réalisés dans les temps impartis, notamment pour développer le transport de céréales jusqu'aux ports de Rouen et de Dunkerque -le secteur céréalier représente aujourd'hui le premier client de la voie d'eau en France (31% des t-km)³.
- La réussite du projet CSNE et son impact économique reposent sur une bonne coordination entre les acteurs pour mener à bien les projets prévus, à la fois sur l'amont et l'aval de la Seine.

5. Un projet qui favorise le report modal

- La part modale de la route en France est de l'ordre de 80%. Le ferroviaire recule significativement depuis 10 ans alors que le fluvial résiste (4,3%).
- La comparaison avec les pays du réseau Seine-Escaut montre qu'il est possible d'inverser la tendance.
- En Belgique, la route ne représente que 64,2% de part modale pour 21,7% pour le fluvial en 2014, alors qu'en 2000, la route représentait 78% et le fluvial 11%⁴.

² Source : CNBA

³ Source : CNBA

⁴ Source : Eurostat

- Engager une spirale vertueuse des chargeurs vers le ferroviaire et le fluvial nécessite des infrastructures performantes et des offres souples, fiables et compétitives.
- Les réseaux autoroutiers pourraient être ainsi allégés de 500 000 poids lourds par an.
- En moyenne, un convoi fluvial (2 péniches) transporte 5 000 tonnes, autant que cinq trains complets ou 250 camions. Il consommerait 3,7 fois moins que la route en carburant et polluerait quatre fois moins.

ANNEXES
Répartition modale du transport de fret

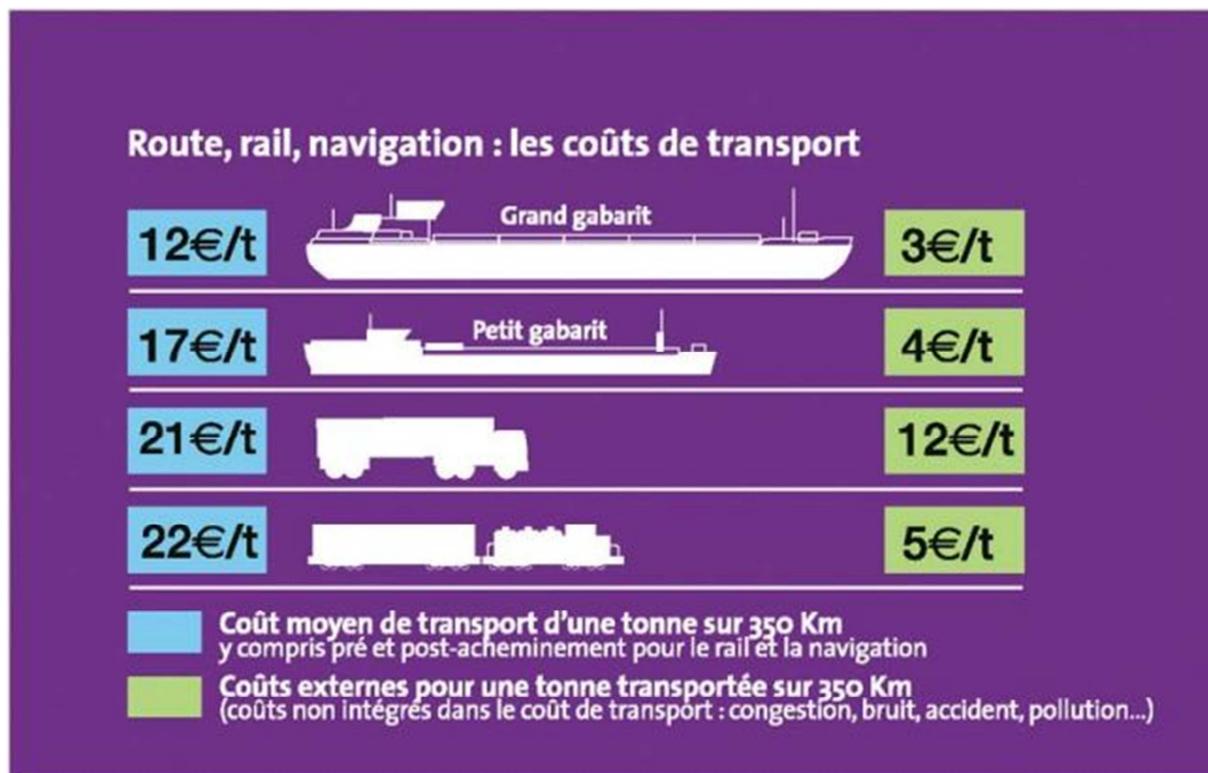
% du total des tonnes-km de fret intérieur

Code: tsdtr22

 Cet indicateur est défini comme la part en pourcentage de chaque mode de transport dans ... [Plus](#)

tra_mode Chemins de fer		<input checked="" type="checkbox"/> Attributs <input type="checkbox"/> Codes <input checked="" type="checkbox"/> Libellés <input type="checkbox"/> Codes & libellés <input checked="" type="radio"/> 1 234,56 <input type="radio"/> 1,234,56 <input type="radio"/> 1											
geo	time	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
UE (28 pays)		18,3	17,9	17,7	18	17,9	17,9	16,6	17,1	18,3	18,1	17,8	18
UE (27 pays)		18,2	17,9	17,7	18	17,9	17,8	16,5	17,1	18,3	18,1	17,8	18
Belgique		11	12	13,4	15,4	15,3	15,9	12,8	14,5	15,2	14,6*	14,4*	14,7*
Bulgarie		34,3	29,2	25,4	27,1	25,1	20,5 ^b	11,9 ^b	10,7	11,4	8,9	9,1	9,5
République tchèque		25,4	24,7	25,5	23,8	25,3	23,3	22,1	21	20,7	21,8	20,3	21,2
Danemark		7,9	9,1	7,8	8,2	7,8	8,7	9,2	13	14	12	13,2	13,2
Allemagne		18,4	19	20,3	21,4	21,9	22,2	20,9	22,2	23	23,1	23,5	23,4
Estonie		70,9	67,3	64,6	65,3	56,8	44,7	52,7	54,2	51,5	47	44,1	34
Irlande		2,5	2,3	1,7	1,2	0,7	0,6	0,7	0,8	1	0,9	1,1	1
Grèce		2,3	1,6	2,5	1,9	2,9	2,7	1,9	2	1,7	1,3	1,2	1,6
Espagne		5,7	5,3	4,7	4,6	4,2	4,3	3,6	4,1	4,4	4,5	4,6	5,2
France		18,1	17	16	15,7	15,7	15,9	15	13,5	14,9	15,2	15	15,6
Croatie		21,5	20,4	23,1	24,3	25,2	21,8 ^b	20,6	21,2	20,2	19,8	17,4	17,3
Italie		10,4	10,1	9,7	11,4	12,3	11,7	9,6	9,6	12,2	14	13	14,6
Chypre		-z	-z	-z	-z	-z	-z	-z	-z	-z	-z	-z	-z

Source : Eurostat



Source : Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)

Structure des trafics en 2014 (t-km) - Source VNF

