



ASSOCIATION SEINE-NORD EUROPE  
Monsieur Philippe MARINI  
Président  
8, rue Saint Florentin  
75001 PARIS

Paris, le 3 Octobre 2016

Objet : projet de canal Seine Escaut

Monsieur le Président,

Nous faisons suite à votre sollicitation en vous transmettant la contribution de Transporteurs fluviaux de France (T.F.F.) qui rassemble les entreprises de navigation françaises dans ses composantes artisanale et armateuriale, en souhaitant que notre contribution éclaire les analyses économiques que vous conduisez en faveur de la réalisation du canal Seine Escaut.

*La logistique, un contributeur essentiel à l'économie de la vallée de la Seine*

A cet égard, rappelons que l'axe Seine est un territoire majeur au plan national et européen. Cet espace économique très structuré par le fleuve, rassemble la capitale, deux métropoles régionales Rouen et Caen, les aéroports de Roissy et d'Orly, les ports du Havre et de Rouen (2<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> ports maritimes français), le port de Paris (1<sup>er</sup> port fluvial français) qui sont tous de grands équipements générateurs de flux et d'ouvertures internationales, avec près de 10 millions d'habitants et 5 millions d'emplois. En lien avec la vocation maritime et portuaire de ce territoire, la logistique est très structurée autour de l'estuaire de la Seine et génère 500 000 emplois dans la filière soit 11 % de l'emploi total dans la vallée de la Seine, l'essentiel de l'activité étant réalisé en Île-de-France.

TRANSPORTEURS FLUVIAUX  
DE FRANCE (TFF)

43 rue de la Brèche aux loups  
75012 Paris  
[www.tff-france.fr](http://www.tff-france.fr)

### *La filière fluviale, partie intégrante des filières logistiques*

Au sein de cette filière, le transport fluvial a conforté sa place au sein des chaînes logistiques multimodales. Depuis vingt ans, le mode fluvial a entamé sa reconquête avec des trafics en hausse constante, consolidant ses positions sur ses trafics historiques et gagnant des parts de marché sur des trafics spécialisés (produits chimiques, biocarburants...). Il affichait par ailleurs jusqu'en 2014 une hausse continue dans le transport de conteneurs.

Les performances environnementales et sociétales (réduction des nuisances, de la congestion et de l'accidentologie) du transport fluvial en font désormais un outil d'optimisation durable des choix logistiques.

### *Le transport fluvial, composante fédératrice de l'économie de la Vallée de la Seine*

L'axe Seine est révélateur du dynamisme du secteur avec 3,6 milliards de tonnes-kilomètres (50 % du trafic national) en 2015, en progression de près de 30 % sur les quinze dernières années. La part de marché du transport fluvial est de plus de 10 % en Île-de-France, bénéficiant de sa capacité à irriguer le cœur de l'agglomération parisienne (matériaux de construction, produits manufacturés, traitement de déchets).

Celle-ci reste toutefois bien inférieure à celles observées chez certains de nos voisins de l'Europe du Nord, de l'ordre de 24 % et de 38 % en Belgique et aux Pays-Bas.

Mais la part des modes massifiés, ferroviaire et fluvial confondus, dans les pré et post-acheminements maritimes du Grand Port Maritime du Havre n'a cessé de se détériorer puisqu'en cumul, ils n'assurent qu'à peine plus de 10 % des dessertes contre plus de 50 % dans les ports du Range Nord.

La réalisation du Canal Seine Escaut maintenant actée conforte l'engagement des acteurs économiques pour le développement de ce mode de transport.

### *Pourquoi développer le transport fluvial ?*

Le recours au transport fluvial contribue à un verdissement des pratiques logistiques des acteurs industriels, notamment pour la desserte portuaire, et à la transition énergétique dans le domaine des transports.

En favorisant un large report modal de la route vers le fleuve sur l'un des axes de circulation les plus saturés d'Europe (l'A1) et dont les dernières études montrent l'accélération :

*L'effet du projet est estimé à l'équivalent de 500 000 camions de moins sur la route par an et leur équivalent en millions de tonnes de CO2 évitées. D'autres externalités négatives seront diminuées (congestion, accidents, bruit...).*

En renforçant la qualité et la compétitivité (économique et écologique) de la desserte des ports maritimes du Range Nord, et notamment des ports normands :

*Les ports du Havre, de Rouen et de Dunkerque bénéficieront ainsi d'un élargissement de leur hinterland fluvial et de nombreux avantages (supplément de trafic – conteneurs –, massification par voie d'eau des pré et post-acheminements, développement de la multimodalité...).*

*L'Union maritime et portuaire du Havre voit ainsi le projet Seine-Nord Europe comme « un surcroît potentiel d'activité important pour nos ports reliés par l'épine dorsale de la Seine », dans la continuité des effets positifs produits par la création d'HAROPA.*

En facilitant le recours à des modes de transport massifiés (fer/fleuve) grâce aux plateformes multimodales accolées au futur canal :

*L'implantation de plates-formes multimodales le long du canal a pour objet de faciliter l'installation d'activités industrielles et logistiques bord à voie d'eau, à l'image des centres de distribution européens installés au Benelux (qui à la fois pèsent pour beaucoup dans le déficit commercial de 35 milliards entre la France et le Benelux et dans les diverses nuisances associées au très important trafic routier qu'il génère sans aucune valeur ajoutée pour la France).*

En réduisant mécaniquement la consommation d'énergies fossiles pour le transport de marchandises, répondant ainsi aux orientations du Livre Blanc sur l'avenir des transports publié par la Commission européenne en 2011, qui donnent la priorité aux modes de transport plus économes en énergie.

*Le raccordement au réseau fluvial européen, un élément fondamental de dynamisation du transport fluvial en Île-de-France et en France*

Le Canal Seine Escaut composante majeure des politiques de transport de marchandises, européennes, nationales et régionales, reliera dans les années à venir le bassin fluvial de la Seine et du Nord de l'Europe. Ce projet de plus de 4 milliards d'euros, plusieurs fois reporté, est aujourd'hui sur le point d'être concrétisé! Avec les 50 000 emplois qu'il pourrait générer à terme, l'enjeu que représente ce projet est immense.

La réalisation de ce projet constituera un véritable renouveau pour le transport fluvial qui ne sera pas circonscrit au bassins concernés (séquanien et Nord) mais impactera le transport fluvial dans son ensemble.

Quatre grands secteurs économiques sont directement concernés par les opportunités offertes par cette liaison fluviale : le secteur de l'agriculture (céréales, oléagineux, engrais, agro-industrie, chimie verte), premier secteur français d'exportation, le secteur des matériaux de construction (sables, agrégats, ciment, acier) et des produits recyclables (béton, acier, verre, papier, électronique) ; le secteur de l'automobile et de l'acier (flux importants entre sites industriels), le secteur de la grande distribution (voir les récentes campagnes de Monoprix, Franprix sur leur stratégie de report modal vers la voie d'eau...).

Le transport fluvial verra son marché multiplié par deux, passant de 7 milliards de tonnes-kilomètres transportées à près de 14 milliards, évitant la circulation de près de 500 000 poids lourds sur le corridor.

Les perspectives de développement de la croisière en paquebots fluviaux sur la liaison Seine-Nord Europe sont également importantes. Il s'agit en effet de relier le bassin de la Seine au réseau du Nord-Ouest et Est européen et de mettre ainsi en relation deux zones dont l'attractivité touristique du point de vue de la croisière fluviale, comme en témoignent les chiffres de développement des flottes de paquebots en activité.

En France tout d'abord :

Au total, 52 grands paquebots sont actuellement en service sur les voies navigables françaises avec des longueurs en hausse (passage de 110 à 135 mètres), dont près de 20 sur la Seine.

Rappelons qu'avec 8 millions de passagers, la Seine fait partie des tous premiers sites touristiques d'Île-de-France et que Paris est le premier port fluvial mondial.

Au plan européen les perspectives sont également encourageantes, passant de 200 unités en 2008 à plus de 260 en 2015. Le marché européen est devenu le second, dépassant 30 % du marché mondial en termes de lits d'accueil.

On relève également la compétitivité de l'exploitation nationale de cette flotte de 52 unités sur les 1 000 km de grand gabarit praticable en France, qu'il faut comparer aux 260 paquebots européens et 10 000 km du réseau à grand gabarit en Europe.

C'est dire aussi que l'ouverture de Seine-Nord « libère » ce bassin de 400 km en ouvrant l'accès à ces 10 000 km. Le contexte est comparable à l'ouverture du Rhin-Main-Danube en son temps avec les effets que l'on sait dans les deux flux d'interpénétration.

L'intérêt est double au plan commercial en permettant de monter de nouveaux produits touristiques incluant des itinéraires plus longs (par exemple la croisière des « capitales ») et d'équilibrer les exploitations selon l'évolution des marchés sur les différents bassins.

### *Les interfaces avec les territoires*

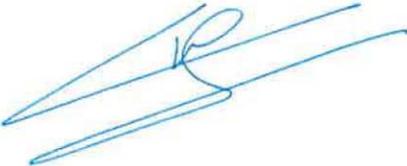
Le canal Seine-Nord Europe est conçu comme un système de transport global qui intègre le développement sur son linéaire de plusieurs interfaces entre le canal et les territoires desservis. Les quatre plateformes multimodales prévues sur le canal seront de véritables « hubs » d'échanges de marchandises entre voie d'eau, route et rail. Elles offriront des services de transport multimodaux et des espaces d'implantation pour l'industrie et les centres logistiques de distribution.

En tant que facteur de structuration de la logistique, elles permettront l'organisation d'une massification plus importante, favorable aux modes fluvial et ferroviaire et donc facteur de développement de l'intermodalité.

Le développement économique francilien, l'aménagement des territoires, le renforcement de l'outil industriel et logistique national seront les premiers bénéficiaires de la connexion du réseau fluvial français à grand gabarit aux 20 000 km de voies européennes à grand gabarit et à leur réseau de ports intérieurs, au Benelux, en Allemagne et vers l'Europe centrale.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

**Michel DOURLENT**  
*Co-Président de TFF*



**Didier LEANDRI**  
*Co-Président de TFF*

