



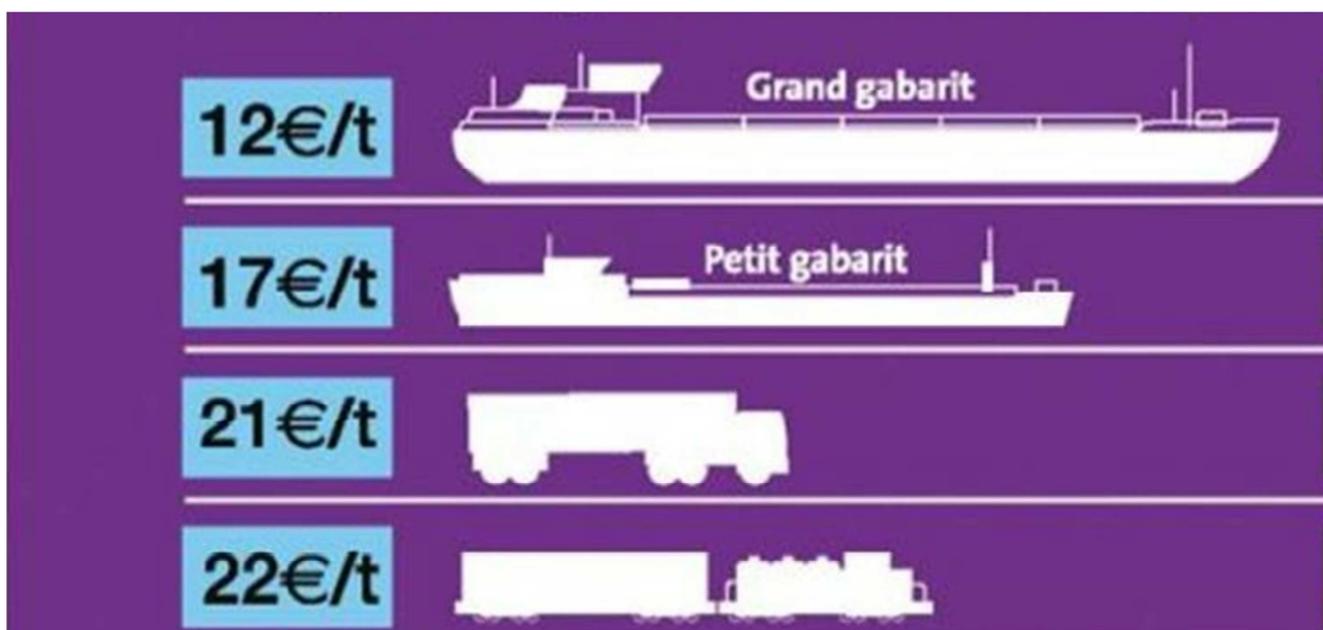
Canal Seine Nord : des bénéfices importants pour la région Ile-de-France

1. L'amélioration de la compétitivité logistique des entreprises franciliennes

Le canal Seine-Nord Europe lèvera une hypothèque qui pèse sur le développement futur de la région en ouvrant une nouvelle voie de transport économique, alors que le réseau routier entre l'Ile-de-France et le nord de l'Europe est particulièrement congestionné (70% des dépenses liées à la congestion et la régulation du trafic en France se situent sur l'axe Paris-Lille). Ce faisant, il favorisera l'intégration économique du grand Bassin parisien et de la région Hauts-de-France au sein de l'économie et de la logistique européenne.

L'utilisation de la liaison fluviale permettra aux entreprises franciliennes de bénéficier de réductions sur le coût du transport des marchandises qui peuvent être comprises entre 30% (dans le cas du passage du petit gabarit fluvial au grand gabarit fluvial) et près de 50% pour le report de trafic venant de la route.

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation :



Source : CNBA

Les entreprises franciliennes auront en effet accès à deux accès maritimes et fluviaux compétitifs avec le Havre et les ports de la mer du Nord.

Le coût de transport vers Le Havre via la Seine devrait baisser grâce à la pression concurrentielle et une meilleure utilisation de la batellerie. En effet, le trajet navigable à grand gabarit entre Le Havre et la région Ile-de-France est court et se termine en impasse. La liaison Seine-Nord va produire un bénéfice réseau en permettant de développer le cabotage, les bateaux pouvant proposer leurs services du Havre à Rotterdam et à toutes les destinations européennes possibles, et les investissements pouvant être de ce fait mieux amortis.

On ne verra donc plus cette situation économique courante sur la Seine : soit il y a trop de bateaux parce que la situation économique est stagnante, soit il n'y en a pas assez car la conjoncture est bonne, mais on hésite à investir dans des bateaux supplémentaires. Cette meilleure efficacité du réseau devrait entraîner une baisse de 15% du coût du transport fluvial.

Le développement de la logistique intra-urbaine permettra de limiter les coûts de transport du « dernier kilomètre ».

Ainsi, la liaison « Seine Nord-Europe » permettra de faciliter l'alimentation de la région en matériaux de construction, dont la région parisienne est très largement déficitaire. La voie d'eau permet d'apporter ces matériaux au cœur de l'agglomération.

Elle permettra également d'exporter plus globalement ses déchets, recyclables ou encombrants ainsi que les boues de ses stations d'épuration.

La grande distribution devrait accentuer son recours à la voie fluviale comme le fait déjà le groupe Casino.

La région pourra ainsi tirer tout le profit d'un réseau fluvial régional qui dessert son cœur urbanisé.

2. Le développement de l'activité économique dans la région Île-de-France

Le chantier de construction créera de 10 000 à 13 000 emplois directs et indirects dont une partie, en particulier les emplois liés aux études et à la conception des ouvrages, seront localisés dans la région.

Au-delà, le projet contribuera au développement économique de la région sous plusieurs aspects :

- La continuité acquise « Seine Nord-Europe » pour le grand gabarit, permettra aux industriels franciliens d'avoir un accès compétitif à six ports de la rangée Nord : le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers et Rotterdam. L'interconnexion du réseau Seine/Escaut donne un accès direct à un bassin de vie et de production de près de 48 millions d'habitants, soit 9% de la population de l'Union Européenne.

Cette rangée nord représente également 70% des échanges de l'ensemble de l'Europe avec le reste du monde. Ce réseau est également en relation avec l'Europe centrale, ainsi qu'à travers le Danube avec l'Europe orientale jusqu'à la Mer noire. Enfin, la voie d'eau a la particularité de permettre l'implantation d'entreprises sur tout point ou presque de son réseau, connectant ainsi directement l'entreprise, pour son approvisionnement et ses expéditions à un mode de transport sécurisé et disponible, permettant le transport de masse.

- Le développement de l'activité logistique francilienne. Les deux tiers des conteneurs consommés en France transitent par les ports du Benelux, Anvers et Rotterdam. Sur 7,5 millions de conteneurs dont les produits sont destinés à la France, seuls 2,5 millions transitent par les ports français : Le Havre, Marseille, Dunkerque et Rouen. La liaison Seine-Nord ouvre l'opportunité de récupérer une part importante de cette logistique en France. En effet, quand les conteneurs passent par Anvers et Rotterdam, cela crée un afflux de camions mais la marchandise a déjà été opérée sur des centres logistiques au Benelux. Il y a un millier de plateformes de niveau important en Hollande, 400 en Flandres et une centaine seulement en France. Cela s'explique aussi par leur situation géographique : ces entrepôts sont son pôle sur l'Europe du Nord.

La liaison Seine-Nord permettra de sortir les conteneurs le plus vite possible des ports maritimes à destination de l'intérieur par un mode massifié. Situé au croisement de l'axe Seine et du canal Seine-Nord, le port autonome de Paris a tous les atouts pour devenir un hub fluvial majeur.

Le PAP est déjà le premier port fluvial français, devant Strasbourg et le deuxième d'Europe, derrière Duisbourg (Allemagne). Le trafic annuel s'élève à 20,2 millions de tonnes de marchandises, dont 20 en trafic fluvial et 0,2 en trafic international fluviomaritime via la Seine aval. Les principaux échanges se font avec l'Île-de-France (trafic intra régional 9,3 Mt), la Haute-Normandie (8,3 Mt), la Bourgogne (0,5 Mt), la Picardie (0,5 Mt), la Belgique (0,7 Mt) et les Pays-Bas (0,3 Mt). Les déchargements l'emportent sur les chargements (11,8 Mt contre 8,2 Mt). Les marchandises transportées sont principalement les matériaux de construction (12,1 Mt), les produits valorisables (3,1 Mt), les produits agricoles (2,1 Mt), les conteneurs dont le trafic est en forte croissance.

Le port autonome de Paris mise fortement sur le trafic conteneurs à haute valeur ajoutée qui a déjà été multiplié par dix en 10 ans grâce à son réseau portuaire régional avec notamment le « hub » de Gennevilliers et les autres terminaux multimodaux sur la Seine en amont et aval de l'Oise. Avec le canal Seine-Nord, il vise un trafic annuel de 600 000 conteneurs fluviaux en 2025.

Le canal renforcera le rayonnement logistique de la région Île-de-France vers le Sud et l'Est.

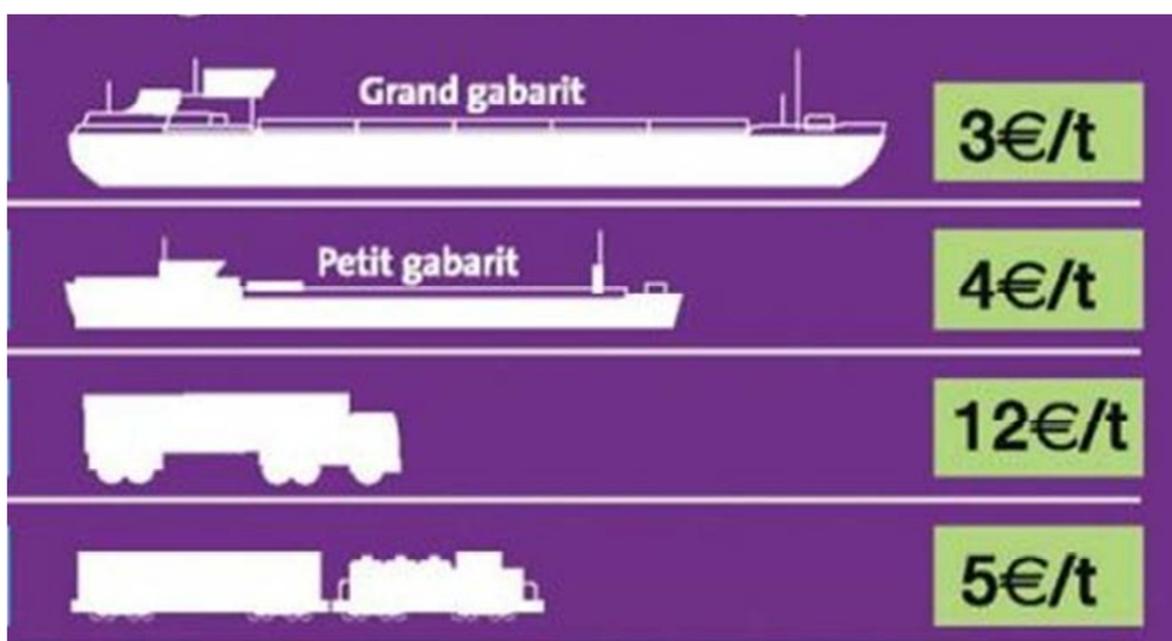
- Des gains pour le tourisme. Les croisières fluviales le long du parcours en valorisant les atouts culturels et touristiques du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie développeront les croisières de longue durée dont Paris ne peut que profiter. En effet, dans le domaine du tourisme –transport de passagers, activités d’animation- le port autonome de Paris occupe déjà avec plus de 7 millions de passagers qui passent de la terre à l’eau la première place mondiale des ports touristiques.

3. Une amélioration de l’environnement francilien

Projet phare du Grenelle de l’environnement, le canal Seine-Nord Europe est porteur de développement économique durable pour les territoires qu’il traverse.

Le transport fluvial occasionne en effet des coûts environnementaux très inférieurs aux autres modes de transport.

Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km (coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...) :



Source : CNBA

Les réseaux autoroutiers pourraient être ainsi allégés de 500 000 poids lourds par an.

En moyenne, un convoi fluvial consomme 3,7 fois moins que la route en carburant et pollue quatre fois moins.

En termes de trafics, il permettra de transférer depuis la route 4,5 milliards de tonnes x kilomètres sur la voie d’eau (soit entre 250 000 et 300 000 tonnes de CO2 évitées par an).

Au-delà des émissions de CO2, le transport routier est le premier responsable des émissions d’oxyde de carbone (NOx) et pour partie responsable de l’émission de particules fines (PM10

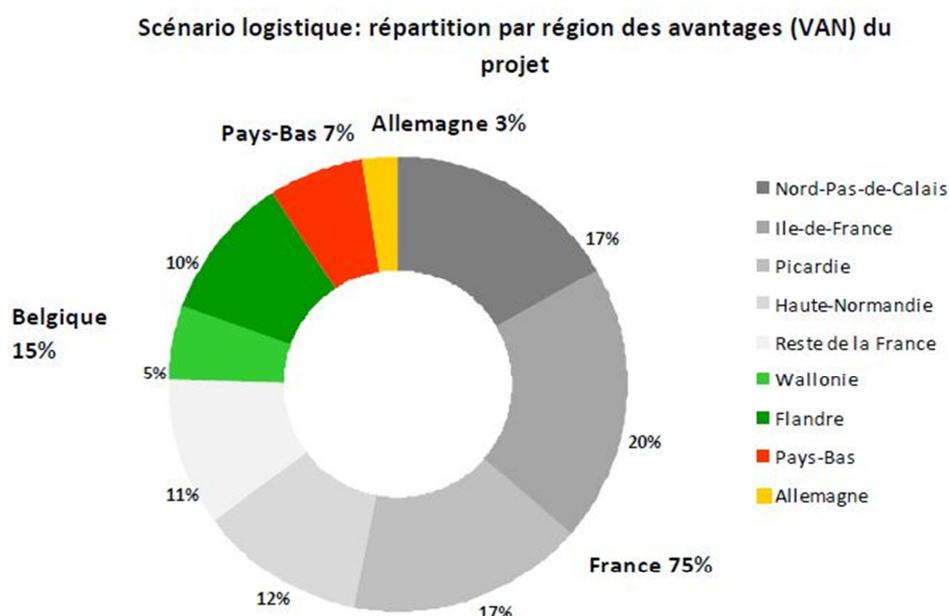
et PM 2,5). Concernant les NOx, ces émissions se concentrent particulièrement en Ile-de-France.

Pour les particules fines, l'axe Paris-Lille fait partie des territoires les plus impactés en France. Le report du trafic routier sur la voie fluviale aura une incidence favorable sur la santé des franciliens en décongestionnant les axes autoroutiers qui pénètrent ou traversent la région.

4. Une balance coût / bénéfice très favorable à la région

L'engagement de l'Europe à financer des coûts de construction sur la période 2014-2020 (980 millions d'euros sur 2,326 milliards éligibles), constitue une formidable opportunité pour boucler le tour de table financier pour un coût global sur la durée du chantier (2017-2023) évalué entre 4,5 et 4,8 milliards d'euros.

La contribution de la région Ile-de-France de 220 millions d'euros ne représente que 5% du coût du projet alors que la région devrait en être la principale bénéficiaire en termes de retombées environnementales et économiques (20% des avantages du projet).



En outre, le recours accru au transport fluvial permettra de limiter les investissements dans les infrastructures de transport régionales. Un convoi fluvial (2 péniches) transporte 5 000 tonnes, autant que cinq trains complets ou 250 camions. Il faut en effet avoir en tête que sans le trafic fluvial existant qui assure déjà 13% de l'approvisionnement régional en marchandises, il faudrait doubler plusieurs autoroutes en Ile-de-France.