

INTRODUCTION

Par lettre de mission en date du 18 décembre 2003, le Secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, Monsieur BUSSEREAU, m'a confié la tâche, dans la perspective du développement des trafics fluviaux,

- d'identifier les besoins des chargeurs et des armateurs fluviaux
- d'analyser avec les opérateurs, les ports fluviaux et les services régionaux de l'Etat, les causes de la non-utilisation actuelle des voies fluviales
- d'étudier les solutions et améliorations possibles, en particulier dans l'interface avec les nouveaux terminaux portuaires
- de déterminer le fonctionnement optimal de la desserte fluviale après la mise en service de ces nouveaux terminaux.

Les besoins des chargeurs, repris dans cette étude, sont ceux des 7 plus importants armateurs maritimes pour leurs trafics en carrier haulage (transport terrestre effectué par l'armateur qui intervient ainsi de bout en bout), soit 1,5 million d'EVP/an, en prenant en compte un taux de carrier haulage de 42 % chez Maersk Sealand. Il s'y ajoute 10 000 containers destinés à Carrefour, 30 000 EVP pour le Groupe Auchan.

Les transitaires n'ont pas été interrogés en raison des habitudes de secret des affaires, propres au transit.

Les armateurs, rencontrés pour la plupart au Havre, ont été d'une totale coopération, estimant qu'ils apportaient une richesse économique que les Pouvoirs Publics pouvaient encore développer par les infrastructures nécessaires.

Cette coopération a été aussi complète parce qu'il y avait de leur part la conviction que les Pouvoirs Publics de 2004 avaient l'intention de faire avancer les choses, que cette mission en

était l'un des signes et qu'il convenait d'indiquer en toute transparence ce qu'ils attendaient de la sphère publique.

*

*

*

Première Partie

L'actualité du Transport fluvial en 2004

1-1 Les encombrements et leur coût

Les conséquences de l'excès de Poids Lourds dans la traversée des Métropoles

Le trafic de transit de poids lourds ayant leur origine et leur destination hors de l'agglomération parisienne peut être estimé à plus de 8500 camions/jour sur le boulevard périphérique, près de 5000 camions/jour sur l'A86 et de l'ordre de 3700 camions/jour sur la Francilienne.

Le trafic de transit de poids lourds est de 16000 camions/jour dans la traversée de l'agglomération de Lille, de 9800 camions/jour dans celle de Rouen (soit 1/5 du trafic des poids lourds dans l'agglomération).

Le trafic de transit traversant la région parisienne n'est qu'une partie du trafic total des poids lourds, estimé à 13 000 camions/jour sur l'A86 et à 20 000 camions/jour sur la Francilienne.

Or, la Seine permet déjà d'acheminer 12 % des marchandises entrant dans la région parisienne⁽¹⁾. Le volume annuel des encombrements tient à plusieurs causes dont l'importance des trafics additionnels de transit cités.

Le volume, ⁽¹⁾ pour les autoroutes urbaines, est de 644 000 heures x km (bouchon d'une heure sur une file, sur une longueur d'un kilomètre) en Ile de France, de 56 000 heures x km dans l'agglomération lyonnaise, de 50 000 heures x km dans l'agglomération lilloise.

Le coût pour la Nation, peut en être estimé à 1 milliard d'euros par an (100 véhicules par kilomètre, 13,3 €/heure).

Madame de Palacio, Commissaire européen, estime même que le coût de la congestion atteindra à lui seul 1% du produit intérieur brut de l'Union en 2010, si rien n'est fait ⁽²⁾.

Dans le même temps, dans les Bouches du Rhin, le recours au fluvial pour le transport de 60% des conteneurs désengorge de 1 200 000 poids lourds par an (un tous les 15 secondes) les autoroutes entre Anvers et Rotterdam (3), s'il n'est pas une alternative au short sea.

C'est la raison pour laquelle la DATAR (quelle ambition pour la politique des transports ?) fixe « l'objectifde contribuer à la décongestion des itinéraires saturés..... sur les segments de marché où les modes alternatifs ont une pertinence ».

(1) – Sources : Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale

(2)– Sources : La politique européenne des transports à l'horizon 2010

(3)- Sources : association pour la fluidité du trafic multimodal

1-2 L'excès de pollution né de l'excès de camions Ses conséquences sur l'environnement

Même si au 30 avril 2004, le pourcentage d'utilisation du diester dans le gazole est souvent inconnu et l'apparition prochaine de gazoles désouffrés changera la donne, il est possible – à ce jour – de constater un impact des poids lourds sur l'environnement.

	Camions de plus de 25 T			Camions de 13 à 25 T		
	en ville	sur route inter urbaine	à vide	en ville	sur route inter urbaine	à vide
Equivalent pétrole par tonne/kilomètre transporté	51,9	16,87	25,8	61,8	20,74	40,6
Nox Oxydes d'Azote	1,7	0,47	0,72	2,01	0,58	1,13
Co Monoxyde de carbone	0,33	0,08	0,12	0,54	0,14	0,27
COVNM (Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques)	0,19	0,02	0,02	0,30	0,02	0,04
Particules	0,09	0,02	0,03	0,14	0,03	0,07
CO2 Dioxyde de carbone	163	51,67	79,0	194	65,8	129

Nox Oxydes d'Azote

Leur présence explique dans les villes à forte circulation, la couleur brunâtre des couches d'air pollué situées à quelques centaines de mètres d'altitude, avec l'action conjointe des poussières. Ils jouent un effet indirect dans l'accroissement de l'effet de serre.

Les véhicules automobiles sont responsables pour une moitié de ces émissions, devant l'industrie (19 %) et la transformation d'énergie (10 %).

Les enfants, les personnes âgées, les asthmatiques et les insuffisants respiratoires sont sensibles à cette pollution qui altère la fonction respiratoire, génère une hyperactivité bronchique chez l'asthmatique et un accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant.

CO Monoxyde de carbone

Il diminue la capacité d'oxygénation du cerveau, du cœur et des muscles ; sa nocivité est importante chez les insuffisants coronariens.

COVNM Composés Organiques Volatiles non Méthaniques

Effet d'irritations des muqueuses. Il est prétendu que certains des COV sont cancérigènes et toxiques.

Les Particules

Les plus dangereuses sont les plus fines, car elles peuvent pénétrer profondément dans les poumons et transporter des composés toxiques. Elles augmentent le risque d'infections respiratoires aiguës chez l'enfant.

Il est soutenu qu'il y a relation entre pollution atmosphérique liée aux particules et augmentation du taux de mortalité.

CO2 Dioxyde de carbone

Le CO₂ est le moins puissant des gaz à effet de serre mais sa contribution se révèle toutefois la plus forte du fait de l'ampleur des émissions.

Cet excès de pollution a aussi un impact sur la nature : les polluants retombent sous forme de retombées sèches ou humides, plus précisément en acide sulfurique et en acide nitrique dans le cas où l'atmosphère est humide.

La pollution atmosphérique, dans l'ensemble de ses causes, modifie la croissance et la santé des plantes et perturbe les cycles de la photosynthèse. Il est fréquent de voir une coloration automnale précoce des feuilles et des micro nécroses entraînant une chute précoce.

1-3 Le transport fluvial, outil de reconquête de trafics français

Une partie significative des trafics de conteneurs partant ou arrivant dans des départements français, détournés au profit d'Anvers, Zeebrugge et Rotterdam, le sont pour des questions de prix de bout en bout.

Dans le prix door to door Troyes-New York, l'élément déterminant est le pré cheminement terrestre en Europe, dès lors que les armateurs pratiquent le même taux de fret dans la rangée le Havre-Hambourg.

Ainsi que l'exprime le rapport de la DATAR « la France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? », « aujourd'hui : le prix d'un transport maritime concerne à 80 % la partie terrestre. C'est sur ce point que se joue la compétitivité. Dans l'optique logistique des chargeurs, ce sont des chaînes globales de transport qui sont en concurrence et non plus des ports, d'où l'intérêt d'optimiser les services de pré et post acheminement ».

Plus que les navettes ferroviaires, le transport de conteneurs par voie fluviale, dès lors qu'il est massifié, permet des prix de pré et de post acheminement sensiblement différents des autres modes de transport.

L'étude des détournements dans l'hinterland au Port de Dunkerque n'a pas grand sens car la palette de l'offre d'Anvers en lignes régulières en particulier à l'égard de l'extrême Orient et donc de la Chine, est à elle seule une cause de détournements.

L'étude semble plus pertinente dans le cas des ports de Rouen et du Havre.

Pour l'année 2002, selon les Douanes et avec la réserve de la réelle localisation des trafics selon les sièges sociaux ou les usines de fabrication, plus de 68 % des exportations du Val d'Oise sortent par des ports étrangers (45 % des trafics d'articles métalliques, 53 % des articles en caoutchouc, 32 % des machines électriques...).

A l'importation, 49 % des trafics de machines électriques aboutissant dans le Val d'Oise sont détournés, 38 % des articles manufacturés, 63 % des machines et pièces, 63 % des fils et tissus pour un taux global de 52 %.

Les taux de détournement sont en Seine-et-Marne de 26 % à l'export de 55 % à l'import, dans les Yvelines de 35 % d'export et de 48 % à l'import, en Essonne, de 20 % à l'exportation, et de 41 % à l'importation, dans les Hauts de Seine de 42 % à l'exportation et de 11 % à l'importation, en Seine-Saint-Denis de 22 % à l'exportation et de 44 % à l'importation.

Dans un département comme l'Oise, géographiquement sensible lors des comparaisons tarifaires door to door, 41 % des exportations, 69 % des importations sont détournées au préjudice des ports français.

Le prix de transport que permettra un acheminement fluvial massifié sur l'Oise et sur l'ensemble de la Seine doit permettre de reprendre une partie progressive de ces trafics, en dépit des habitudes existantes.

Selon les études du Port d'Anvers, reprises dans la revue « Hinterland », tout nouveau trafic représente pour la communauté portuaire, une richesse additionnelle redistribuée sous forme de salaires, de charges sociales, d'impôts à l'Etat et aux Collectivités Locales et de nouveaux investissements dans toute la chaîne logistique.

La Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral du Ministère de l'Equipement a ainsi calculé la valeur ajoutée laissée par le passage portuaire d'un conteneur complet à une fourchette de 174 € à 247 €.

Naturellement, il n'est pas question ici des conteneurs de groupage empotés ou dépotés dans les zones portuaires puisque le transport fluvial n'est pas concerné.

Deuxième Partie

**Les conditions de la massification du transport de conteneurs
par voie fluviale**

2-1 L'exemple Rhenan

La liaison Escault-Rhin et le Rhin jusqu'à Duisburg bénéficient d'un tirant d'eau de 4,5 mètres en moyenne et d'un tirant d'air de 9 mètres en moyenne.

Le Rhin est navigable sans écluse et sans contrainte constante sur 570 kms de Rotterdam à Iffezheim, puis il y a deux écluses à franchir pour parvenir à Strasbourg.

Ces facilités ont conduit à la création, en amont, de 9 terminaux fluviaux de Strasbourg à Bâle et permettent aux convois fluviaux de descendre à Rotterdam en 48 heures, à Anvers en 60 heures.

Dans la rotation de l'armateur Alcotrans, le trajet à l'import est de 70 heures de Rotterdam aux terminaux alsaciens et de 60 heures d'Anvers à ces mêmes terminaux.

L'ensemble de ces caractéristiques permet une massification dans le transport de conteneurs par des convois de 550 à 600 équivalents 20' avec un trafic de 130 000 EVP pour l'Alsace et de 1,3 millions d'EVP sur l'ensemble du Rhin en 2002, année de circulation normale.

Cette massification conduit à un prix de revient Ottmarsheim (Mulhouse) – Rotterdam de 100 € à 135 € pour les conteneurs vides ou pleins auxquels s'ajoutent les manutentions (35 € à Anvers, 40 € au port fluvial).

Le coût du transport par camion sur le même trajet est supérieur à 1000 €, celui du rail peut dépasser les 200 €/20'.

Même à Duisburg, à 200 kilomètres de Rotterdam, la route est deux fois plus chère que le transport fluvial.

C'est pourquoi de ces 3 modes de pré et de post acheminements, la barge fluviale l'emporte à Rotterdam dès 2003 avec plus de 40 % des conteneurs et à Anvers, le fluvial doit devenir le premier mode en 2010.

La fréquence des escales fluviales est au minimum, de 9 à l'export et de 11 à l'import à Strasbourg et de 11 et 13 à Mulhouse-Ottmarsheim, chaque semaine.

Chaque terminal fluvial dispose d'un hinterland de part et d'autre du Rhin, d'une centaine de kilomètres pour celui de Mulhouse-Ottmarsheim englobant Vesoul et des trafics Peugeot, ou de plus de 150 kilomètres vers l'est et le sud pour les terminaux comme ceux de Mannheim (470 kilomètres de Rotterdam, un jour et demi pour la descente, deux jours et demi pour la montée) ou de Duisburg (200 kilomètres de Rotterdam, une demie journée à la descente, un jour à la montée) où aboutissent des trains blocks de rabattement, ceux de Bâle accueillant les navettes ferroviaires de Zurich et de Berne, avec déchargement direct du wagon à la barge.

Chaque armateur maritime ne supporte pas les charges financières afférentes à un dépôt de conteneurs vides dans chaque terminal fluvial : sur les 9 terminaux alsaciens, les armateurs ont souvent des dépôts dans 2 terminaux ainsi que des dépôts ponctuels, ailleurs, suivant leurs trafics.

Des bateaux sont équipés d'Internet permettant un « tracing » de chaque conteneur.

Enfin, les armateurs fluviaux, pour limiter le circuit des terminaux maritimes desservis à Rotterdam et à Anvers, ne chargent les conteneurs qu'en fonction de la date de closing du navire mer afin de parvenir à des chargements les plus homogènes possibles.

Ceux-ci sont déchargés sur le terminal maritime directement par grues fluviales et éventuellement par déplacement de la barge en fonction de l'emplacement du navire mer. A l'import, le chargement se fait dès l'arrivée du navire mer.

2-2 Les limites de l'exemple Rhenan

Ce système, apparemment parfait, a buté sur les basses eaux du Rhin durant la canicule 2003 : le contenu d'un convoi fluvial dû, durant 6 semaines, être transférée sur 5 convois fluviaux avec l'application de surtaxes qui rendirent la prestation plus chère que le camion.

A cette époque, le train n'était plus une alternative et les navires ferroviaires furent saturés.

D'une façon plus constante, la saturation des terminaux fluviaux - celui de Strasbourg vient d'être doublé - pose problème à Ottmarsheim ou à plusieurs endroits à Bâle.

Pagny, sur l'axe Saône-Rhone, est souvent cité comme alternative à cette moindre grande fiabilité, mais ce n'est pas la seule possibilité.

2.3 L'application aux réseaux nationaux

2.3.1 Le réseau Nord

Le canal de Dunkerque à Valenciennes est long de 160 kms et comporte 11 écluses. Il permet le passage de convois de plus de 2000 T, mais le tirant d'air est limité à 4,39 m.

Actuellement, le GIE Nord Conteneurs Service (NCS) regroupant les ports de Dunkerque et de Lille relie avec 5 départs chaque semaine, Dunkerque à Prouvy (Valenciennes) via Béthune et Dourges avec 3 barges d'une capacité de 22 à 52 EVP.

Le port de Dunkerque peut pratiquer un transbordement direct feeder barge fluviale, en particulier pour le trafic emblématique de Toyota.

Un grand armateur français avec un taux de carrier haulage de 25 % escalant à Dunkerque pour 2 de ses services, indique ne pas avoir de gros volumes qui pourraient alimenter le transport fluvial.

Mais un gros chargeur comme le Groupe Auchan, qui importe 5000 EVP par les Ports du Nord, utilise NCS jusqu'à Lesquin, soucieux de son renom d'entreprise citoyenne en dépit d'une distance de 120 kms qui justifierait pleinement le transport routier.

La reconstruction de 3 ponts à tirant d'air de 7 mètres et l'aboutissement d'une étude sur des barges ballastables permettant le chargement de 3 couches de conteneurs, faciliteront l'accès à la taille critique de 100 EVP/barge.

L'élargissement de l'hinterland fluvial est en cours avec une étude à l'est de Valenciennes vers Tournai d'une part, et Mons, en dépit du canal de Pommeroeul, d'autre part (gabarit de 1000 à 1500 T).

En dépit de ces deux éléments favorables, la massification démarrera véritablement lorsqu'une ligne desservant l'Extrême Orient, dont la Chine, escalera à Dunkerque : le groupe Auchan a chargé en 2003, 1200 EVP sur la barge Anvers-Lille, qui cisaille l'hinterland de Dunkerque, faute d'une telle escale.

Il risquerait alors d'y avoir un transfert des 15800 EVP/an chargé sur la relation quotidienne Anvers/Lille et trihebdomadaire Rotterdam/Lille, commercialisée par le Port de Lille et disposant de barges de 32 EVP et de 78 EVP, sera alors possible.

En particulier pour bénéficier d'un gain de temps possible de 15 heures.

L'étape suivante sera le transfert vers NCS d'une partie des trafics (17 000 EVP en 2003) alimentant la ligne Béthune-Dourges-Prouvy-Anvers-Rotterdam, trihebdomadaire sur Anvers, bihebdomadaire sur Rotterdam et disposant de barges de 54 EVP.

L'addition de ces trafics, dès à présent fluviaux, peut engendrer une massification et des baisses de prix, susceptibles alors de séduire d'autres parties du Groupe Auchan (Décathlon 12000 EVP, Leroy Merlin 5000 EVP) qui a fait clairement le choix du fluvial car « il rapproche les containers des plates-formes logistiques et il représente un gain de 20 % ».

2.3.2 Le réseau en Ile-de-France

- Les caractéristiques de la Seine en font jusqu'à Paris une voie royale du transport fluvial : 10,30 mètres de tirant d'eau jusqu'à Rouen et 50 mètres de tirant d'air, 3,5 mètres de tirant d'eau jusqu'à l'amont de Paris, 8 mètres de tirant d'air dans la traversée de Rouen et 6 mètres dans celle de Paris, sans crainte de basses eaux.

- Logiseine relie avec des barges ballastables de 176 EVP le Havre à Gennevilliers 3 à 4 fois par semaine, avec arrêt à Rouen pour la moitié des trajets. Dans la situation optimale, le trajet Gennevilliers-Le Havre peut être effectué en 24 heures 30. Par contre à l'import, le convoi fluvial ne peut quitter le Havre qu'avec la marée.

Bonneuil-sur-Marne est relié à Gennevilliers trois fois par semaine, par barge de 32 EVP.

Toutefois, le niveau des eaux de la Seine 8 mois par an, et les tirants d'air ne permettent pas le chargement d'une quatrième couche de conteneurs. La barge est alors réduite à 132 EVP.

- Carline relie Nogent-sur-Seine au Havre par deux barges de 24 EVP chacune une fois tous les 10 jours en 48 heures.

- l'armateur maritime MSC a substitué à la remontée de ses navires jusqu'à Rouen un convoi de deux barges reliant La Havre à Rouen, suivant en cela Delmas qui opère deux fois par semaine avec un convoi de 92 EVP à la place de la remontée à Rouen des navires de l'un de ses services. MSC a prévu d'étendre ce service jusqu'à Gennevilliers.

Le Contrat de Progrès pour le développement des trafics fluviaux sur le bassin de la Seine, signé entre Voies Navigables de France et les Ports Autonomes du Havre, de Rouen et de Paris le 26 novembre 2003, prévoit que « les quatre partenaires se donnent comme objectif de faire progresser le transport par voie d'eau aussi bien en volume qu'en part de marché ».

C'est ainsi que Limay et sur l'Oise, la région de Pontoise pourront être considérés un jour, pour des livraisons courtes de 10 / 20 kms comme des terminaux de désaturation routière, comme l'est Willebroek dans la périphérie d'Anvers, qui est moins concurrentiel que la route. La proximité du Havre, de Rouen et de Gennevilliers avec son parc de conteneurs rend les armateurs maritimes actuellement réticents.

En Seine amont (tirant d'eau 2,8 mètres, tirant d'air 5,5 mètres) l'existence d'un dépôt de conteneurs à Bonneuil-sur-Marne/Valenton repousse vers le Sud la création du terminal fluvial souhaité par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile de France lors du colloque du 13 mai dernier.

Dans l'esprit du Contrat de Progrès du 26 novembre et dans sa partie relative aux plateformes fluviales intérieures, devant permettre une polarisation, voire une concentration du fret sur la Seine et ses affluents, Corbeil comme débouché fluvial du Département de l'Essonne, semble agréé par de nombreux armateurs maritimes et par des groupes de distribution pour les sites d'Evry, Bondoufle, Nord de l'Essonne, Saint-Germain les Arpajon, Brétigny,

Villabé....., même si la création d'un dépôt permanent de conteneurs armement n'est pas envisageable.

Plus au Sud, après Melun, Montereau est à 46 heures du Havre et à 36 de Rouen. Le Port de Paris a un port fluvial important avec des terrains disponibles, qui présente de nombreux avantages dès lors qu'il y ait une offre de transporteurs routiers suffisante :

- fleuve avec

tirant d'eau de 2,80 m et

tirant d'air de 5,50 m

permettant l'accès de convois fluviaux de 88 EVP.

- distance d'une centaine de kilomètres des dépôts de Bonneuil/Valenton, permettant aux armateurs intéressés d'envisager un autre dépôt.

- débouché fluvial naturel de la zone d'emploi d'Orléans qui génère un trafic de conteneurs important avec des entrepôts comme ceux de Carrefour (2300 conteneurs) dont le Groupe a choisi la voie d'eau, mais dont ce trafic particulier bouge par la route.

Est-il besoin de rappeler que 2300 camions représentent plus de 200 tonnes de CO2 et 180 000 litres de carburant ?

- débouché fluvial naturel d'agglomérations de Bourgogne comme Auxerre, Tonnerre (trafic Ikea intéressé au fluvial).

- intérêt confirmé d'un armateur mondial pour ceux de ses trafics de Bourgogne et de la Région Rhône Alpes confiés actuellement à la Route de bout en bout.

Cette dernière perspective est déterminante et une étude mériterait d'être engagée sur un partenariat public/privé (PPP) dans la construction d'un tel terminal fluvial.

La Conférence des Commissions compétentes en matière de travaux publics, des Parlements de l'Union Européenne, tenue à Rome les 13 et 14 novembre dernier où la France était représentée par le Député Alfred TRASSY-PAILLOGUES, a estimé que le réseau

transeuropéen de transport pouvait être développé par des financements innovants- l'exemple du programme TAV, liaison ferroviaire Naples-Turin, a été cité ainsi que le développement du partenariat public-privé en Italie en général.

Ce partenariat fondé par la Legge Obiettivo, la Loi Objectif, permet de limiter les dépenses publiques en assurant un développement conséquent des infrastructures, tout en bénéficiant des compétences et de l'expertise du secteur privé.

Il apparaît que le bassin de la Seine a besoin, à son extrémité amont, d'une plate-forme multimodale où des trains complets puissent, comme à Pagny et à Bâle être déchargés du wagon directement à la barge, dans l'esprit de la charte de partenariat RFF-VNF du 6 octobre dernier.

Ce peut être à Montereau, ou ce peut être à Nogent sur Seine point de départ de la ligne Carline, où un terminal fluvial embranché à la ligne Paris-Bâle est en construction.

L'objectif est de conquérir ou de conforter des trafics de Franche Comté (Peugeot vers l'Iran), des Vosges (Vittel) d'Alsace, d'Allemagne du Sud et surtout de Suisse.

La position des armateurs maritimes desservant la Suisse, à l'égard de la saturation des terminaux rhénans et des terminaux anversois et vis à vis des basses eaux du Rhin, est éclairante : ils ont besoin dans leurs trafics import vers Zurich et vers Berne et dans leurs trafics export de Suisse, d'une solution alternative qu'ils puissent utiliser d'une façon constante et d'une façon massive lorsque le Rhin n'est plus aussi fiable.

Or Connex – la CNC a été aussi interrogée dès le 9 mars, sans réponse à ce jour - estime à 110 € le coût du transport par train de 60 EVP, d'un 20' de Zurich à Nogent sur Seine (le prolongement de 40 kms de Nogent jusqu'à Montereau n'étant que peu significatif dans ce prix).

Ce qui signifie qu'il est possible de proposer une alternative à la voie rhénane, par une massification boostée dans le transport de conteneurs sur la Seine, avec un convoi de 352 EVP du Havre à Gennevilliers et de 88 EVP de Gennevilliers à Montereau.

Sans doute est il possible d'imaginer une solution autre sans rupture de charges Zurich-Bâle-Châlons-en-Champagne-Laon-Amiens-le Havre par rail, mais sans effet sur la massification sur la Seine, nécessaire pour reprendre à un prix d'appel une partie des trafics de Région parisienne détournés.

Cette proposition a semble-t-il l'avantage de se situer dans les objectifs du Livre blanc de l'Union européenne ¹, qui sont de désengorger les grands axes –ici la Région parisienne d'est en ouest- et d'assurer la liaison voies navigables-fer.

A cet égard, le programme de promotion de l'intermodalité « Marco Polo » sera ouvert aux propositions de transférer le fret de la route vers d'autres modes plus respectueux de l'environnement.

Sur l'Oise, le port de Bruyère sur Oise s'impose naturellement par la richesse en trafics de la zone Marly la ville, Chambly, Roissy, Villepinte².

Il répond ainsi pleinement au Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui a prévu le transfert de 3% des flux routiers (soit 8 à 9 millions de tonnes par an) vers des modes alternatifs.

La zone de Compiègne, à 392 kilomètres du Havre par le fleuve et 224 par la route, est moins pourvue en trafic même s'il ne faut pas y oublier les trafics en carrier haulage de Soissons et Crepy en Valois et les 400 EVP de Carrefour à Soissons.

Est-il possible d'y prévoir dans le cadre de la zone multimodale de Longueil/Verberie, un terminal fluvial et le point de départ d'une ligne de transport de conteneurs, escalant à Bruyère et s'accouplant à Conflans à la barge de Gennevilliers pour contribuer ainsi à la massification ?

Cette zone multimodale a-t-elle vocation à recevoir des trains complets de Champagne et d'une partie de Lorraine via Reims et Laon en dépit de la navette ferroviaire de 70 EVP, 5 fois par semaine, Athus-Anvers ?

¹ Sources : la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix

² (étude C et D international Dynamix commandée par les Ports de Paris et de Havre)

Mais comme l'exprime la DATAR (op-cité) « en effet, soit le Port du Havre s'est imposé au cours de la période 2005-2015 et le canal Seine nord serait alors un atout pour toucher un plus large hinterland ; soit le port n'y est pas parvenu et effectivement, le canal Seine-Nord permettra l'acheminement de trafics vers les ports du Nord, tirant les conséquences de l'échec du Port du Havre. Nous nous plaçons résolument dans la première branche de l'alternative ».

Le terminal fluvial de Compiègne doit devenir le point de départ provisoire d'une ligne conteneurisée qui aura vocation à se développer, le moment venu, vers le Nord.

2.3.3 Le réseau Saône-Rhône

Les caractéristiques de la Saône sont un tirant d'eau de 3,5 m et un tirant d'air de 6,10 m, celles du Rhône sont un tirant d'eau de 3 m et un tirant d'air de 6,3 m.

Il y a 5 écluses de Pagny à Lyon, 14 de Lyon à Fos.

De Pagny, terminal multimodal excellemment situé près d'un nœud ferroviaire, à 515 kms de Fos, il y a 6 terminaux fluviaux le long de l'axe Saône-Rhône, à Chalon-sur-Saône, Macon, Lyon, Vienne, Valence, Arles.

Pour répondre à l'article 1^{er} I de la concession accordée par l'Etat à la Compagnie Nationale du Rhône, prévoyant l'aménagement des ports fluviaux, le concessionnaire les a concédés aux C.C.I., concessionnaires de second rang, qui les a équipés de grues sur pneus.

Rhône-Saône Conteneur propose 4 départs chaque semaine de Fos, les lundis, mercredis, jeudis et samedis, comme de Lyon les lundis, mardis, jeudis, vendredis avec deux barges de 132 EVP chacune, accouplée, chargée sur 3 couches jusqu'à Lyon, sur 2 couches sur la Saône.

Le trajet Fos-Lyon est effectué en 32 heures et en 26 heures à la descente.

En 2003, le fleuve a représenté 14,45% des acheminements, le fer régressant en 2 ans de 21,36% à 15,41% et la route de 78,19% à 70,14% en 4 ans.

Le terminal Edouard Herriot de Lyon est apprécié pour sa centralité, alors qu'Alcotrans, le cas échéant, s'intéresserait plus à Valence, et la création d'un deuxième terminal à conteneurs, avec portique mobile, est attendue avec impatience pour 2005, dans le cadre de l'obligation de service public prévue dans le contrat d'exploitation de Lyon Terminal filiale de la C.N.R.

Elle générera une économie de 350 000 €/an et un meilleur rythme de manutention qu'actuellement (15 containers/heure).

La C.N.R. indique que la question ne s'était pas posée auparavant en dépit des 6 500 EVP manutentionnés en 1996.

L'armateur maritime CMA-CGM (57 000 conteneurs/an en carrier haulage avec un taux de 25 %), qui utilise les services fluviaux existants chaque fois que cela est possible, s'attache au délai entre l'escale de Fos et la livraison, qu'il estime jusqu'à huit jours pour une livraison à Lyon, par l'absence de départ le mardi qui permettrait cette livraison le jeudi ou le vendredi.

Le rayon de 25 kms autour d'Edouard Herriot lui semble pertinent par la possibilité qu'il offre d'une noria pour le trafic RVI, alors qu'il est dubitatif sur Pagny et ne croit pas aux trains blocs de rabattement, en raison des ruptures de charges, les utilisant plutôt de port à port (Anvers-Fos,...).

P and O Nedlloyd dont les trafics bourguignons se partagent vers Fos pour 80 %, vers le Havre pour 20 % estime que la barge a, pour ses carrier haulages, (30 % de ses trafics) un fort potentiel.

Hapag déclare que 85 % de ses trafics nationaux bougent par des ports français (78 % pour les 40' export, 85 % pour les 20' import, 88 % pour les 40' import) et utilise RSC ayant des dépôts à Chalon et à Lyon.

D'une façon générale, Hapag se déclare intéressé par les ports fluviaux les plus en amont comme Nogent/Montereau et Pagny comme plate-forme de rabattement de navettes ferroviaires nationales.

Maersk-Sea Land semble en contacts avec un armateur rhénan, ce qui pourrait, le cas échéant, représenter une offre nouvelle, un peu comme la barge fluviale Fos-Lyon de MSC.

Auchan a 5000 EVP déchargés à Fos dont 500, urgents, empruntent la route et 4500 embarqués par RSC vers Lyon et son entrepôt de Meyzieu, appréciant la sécurité du transport fluvial face aux vols.

Le très faible taux d'incidents du fleuve est ainsi un avantage supplémentaire.

Carrefour, lui aussi sensible à la qualité du service RSC, peut transformer son essai pour les 1550 EVP de Satolas, les 500 de Cuisery et les 250 de Digoin dès lorsque les livraisons continueront à se bonifier.

Troisième Partie

Les moyens d'accélérer la massification

- 1 - Les tirants d'eau – les tirants d'air
- 2 - Le doublement des écluses
- 3 - le problème de la connexion avec les terminaux maritimes

3.1 Les tirants d'eau ; les tirants d'air

3.1.1 Le réseau nord

L'actuel tirant d'air à 4,39 M nécessite un effort considérable chiffré à 600 millions d'E pour le relèvement de 70 ponts dont des ponts de chemins de fer.

3.1.2 Le réseau Ile de France

De l'écluse de la Grande Bosse au Port de Bray, le tirant d'eau passe de 2,80 M. à 2,20 M. et le tirant d'air de 5,50 M. à 5,20 M., puis de Port de Bray au Port de Nogent à un tirant d'eau de 1,80 M et un tirant d'air de 5,20 M pour des convois limités à 105 mètres.

L'aménagement entre Bray sur Seine et Nogent est inscrit au Contrat de Plan Etat – Région des Régions Champagne-Ardennes et Ile de France pour 137 millions d'E.; le barrage de Jaulnes est reconstruit et il reste des travaux de dragage et de rectification des courbes à réaliser.

La passerelle de Beaulieu qui gêne l'exploitation de Carline, entre dans ce cadre.

Sur L'Oise, les choix faits par le Gouvernement en faveur de Seine-Nord, ne peuvent qu'inciter à réaliser la mise à 3 mètres du tirant d'eau de Nogent sur Oise (P.K. 60) à Janville (P.K. 103), en amont de Compiègne.

La même cohérence s'applique aux tirants d'air sur l'Oise. C'est ainsi que pose problème le pont SNCF de Mours à 5,18 M.

De la même façon, peuvent poser problème :

- le pont de Pontoise (R.N. 14) à 5,97 M. – 6,10 M.
- le pont Solférino dans la traversée de Compiègne à 5,76 M.

3.1.3 Le réseau Saône-Rhône

Il n'est pas apparu dans cette étude de problème de tirant d'eau, ni de tirant d'air.

3.2 Les écluses

3.2.1. Le réseau nord

La navigation est possible sur le premier hinterland du port de Dunkerque, jusqu'à Valenciennes, 359 jours par an, de 6h30 à 20h30 avec régulations possibles au-delà.

Les écluses permettent le passage de convois de 144 mètres de long.

3.2.2 Le réseau en Ile de France

Il faut saluer l'importance du travail de fiabilisation de l'axe Paris-Rouen-Le Havre, sur 360 kms, avec 240 Millions d'euros engagés dans le cadre des Contrats de Plan Etat/Région d'Ile de France et de Haute Normandie, en particulier sur six groupes d'ouvrages.

L'objectif est de parvenir à une ouverture à la circulation 24 heures sur 24, 359 jours par an.

Un effort conséquent est aussi réalisé jusqu'en 2008 pour les écluses de l'Oise qui permettent le passage de convois de 180 mètres de long, ainsi que pour la reconstruction de 7 barrages.

3.2.3 Le réseau Saône-Rhône

L'Etat a concédé par convention du 20 décembre 1933, l'aménagement du Rhône à la Compagnie nationale du Rhône.

Un huitième avenant a été signé le 16 Juin 2003.

La concession prévoit dans son article Ier III l'engagement du concessionnaire d'améliorer la fiabilité de la voie navigable et d'assurer la continuité du service. L'objectif, en progression constante, est de rendre possible la navigation de 352 à 355 jours par an (dont 3 jours fériés), 24 heures sur 24.

Le schéma directeur couvrant la période 2003-2005 prévoit dans son article III, le doublement dans les cinq ans de l'unique écluse équipant les sites de Bollène et Châteauneuf. Cette amélioration, par un doublement ou par la formule que la Compagnie nationale du Rhône pourrait promouvoir, est attendue par la Profession : Rhône Saône Conteneur estime que la navigation serait actuellement interrompue 2 à 3 semaines par an, ce qui pose problème.

3.3 Le problème de la connexion avec les terminaux maritimes

Le récent rapport de MM.Fischer, Monadier et Allais traite de ces questions.

Il distingue les deux possibilités que sont l'accostage du bateau fluvial au quai destiné aux navires maritimes, de la construction d'un poste ou d'un terminal dédié au trafic fluvial.

Pour XXL, le Port de Marseille a choisi la seconde solution ; pour Port 2000, les choix ne semblaient pas encore arrêtés pour le Port du Havre.

Comme déjà évoqué, les convois fluviaux escalent à Anvers et à Rotterdam dans plusieurs terminaux maritimes : l'acheminement terrestre à partir d'un terminal fluvial dans des ports aussi étendus, serait prohibitif.

Sans doute, le poste à quai peut être occupé par un navire et le brouettage des conteneurs sera plus onéreux, mais une sorte de péréquation semble s'être instaurée.

De plus, à Anvers, le rechargement à l'import est compris dans les Terminal Handling Charges, qu'il s'agisse du camion, du wagon ou de la barge.

Cette égalité est l'un des moyens d'accélérer la massification sur le fleuve.

Au Havre, les bateaux ne supportent aucun droit de port et sont généralement opérés par les portiques à conteneurs avec, pour Logiseine, un tarif adapté de 14,18 € par manutention, tarif applicable durant l'ouverture aux camions des terminaux qui occupent le reste du shift. Toutefois on se rend facilement compte sur place qu'il peut y avoir un délai entre l'accostage de la barge au quai maritime et le début des opérations du portique. De plus le portiqueur ne peut communiquer directement avec les marins de la barge qui sont réduits à le guider par signe.

Lors de la demande d'affectation du poste à quai déposé la veille avant midi, il peut n'y avoir de portique disponible, mais une bonne affectation des grues sur pneus est de nature à y remédier dans le but d'éviter tout retard dans la rotation des barges.

Pour Port 2000, une option temporaire serait d'envisager l'accès direct par la zone maritime comprise entre l'entrée de l'ancien port et du nouveau.

La Société coopérative artisanale de Transports (SCAT), entre autres, a imaginé le projet d'un automoteur de 400 EVP, dénommé projet « OCEALIS », qui puisse entrer dans Port 2000 par l'extérieur. La Compagnie Fluviale de Transport (C.F.T.) a aussi élaboré un projet.

Une fois que la barge maritimisée est entrée dans Port 2000, la limite de mer ayant été repoussée, le problème de l'affectation des postes à quai et de la disponibilité des portiques reste le même.

Toutefois, dans la première tranche de Port 2000, l'extrémité opposée à l'entrée ne semblant pas prévue à une profondeur de 14,50m, ce poste à quai pourrait avoir vocation à recevoir la barge fluviale, et gagnerait à accueillir un matériel de manutention dédié.

Restent les jours de tempête.

La Générale de Manutention Portuaire a prévu son propre mode d'acheminement par rail du terminal de l'Europe à Port 2000 ; les armateurs fluviaux auraient ainsi la possibilité de décharger et de recharger le conteneur au quai de l'Europe.

A Rouen, le convoi de 2 barges (132 EVP X 2) affrétées par l'armateur maritime MSC, escale au terminal maritime et est considéré sur le plan des droits de port, comme un navire mer avec facturation à la vacation ; cette question financière suscite l'incompréhension de cet armateur suisse.

A Fos, la distance du terminal fluvial au terminal maritime et le coût du brouettage sont-ils de nature à poser problème pour les armateurs fluviaux, dont on peut penser que le nombre va croître ? Une zone tampon au milieu du terminal maritime répondrait-elle aux besoins, actuellement globalement satisfaits à 80% par les nouveaux portiques et par l'application du système contractuel de type « window » qui permet aux bateaux fluviaux d'être servis prioritairement dès lors qu'ils arrivent à l'heure dans leurs deux uniques fenêtres hebdomadaires ?

*

*

*

Il y a urgence.

Sans doute le premier armateur mondial est coopératif et ouvert pour imaginer l'évitement de la traversée routière de l'agglomération parisienne et réfléchir à d'autres formes de transport.

Il répond ainsi totalement à l'objectif du Gouvernement qui est d'agir pour lutter contre l'effet de serre par le respect des engagements de Kyoto :

En 2001 la France était à 140,7 millions de tonnes d'émission, légèrement en dessous de l'objectif de 2010 de 141,2 millions de tonnes, mais les transports peuvent se développer de 30% d'ici 2010 si la croissance européenne est plus soutenue.

L'objectif du Gouvernement se situe dans ce cadre : limiter les encombrements et promouvoir un développement durable plus que par des phrases, par le report de 50 millions de tonnes de la route vers le rail, le fleuve et le cabotage maritime.

Mais Maersk Sea Land, comme son partenaire, P and O Nedlloyd, au sein d'European Rail Shuttle (ERS) se raidit dès qu'il est question de l'Alsace ou de la Suisse, hinterlands naturels de Fos comme des ports normands.

La raison tient à leur actionnariat, chacun à 50 %, d'un système de 200 navettes ferroviaires qui chaque semaine relie Rotterdam à Germersheim, à Mayence, à Stuttgart, à Munich...

Rotterdam est ainsi relié 10 fois chaque semaine à Munich, 6 fois à Germersheim (Karlsruhe).

Dès lors qu'il s'agit d'un prolongement capitaliste de leurs services maritimes, leur premier souci est que les trains soient pleins...

Et rien ne s'opposera à ce que ces services soient prolongés un jour jusqu'à Paris la Chapelle, jusqu'à Metz, jusqu'à Lyon.

ERS a été conçu et mis en service entre 1998 et 2002 ; la France risque maintenant de payer cher en nombre d'emplois tertiaires, dans les filières du transport et de la logistique, le carcan des idéologies et la rigidité de nos comportements durant ces 4 années.

Mais tous les autres armateurs n'ont pas de système aussi sophistiqué : il reste un large champ d'action pour que les Pouvoirs Publics impulsent l'équipement par les collectivités territoriales et leurs partenaires, de ports fluviaux et en équipant ainsi la France, permettent de remplir les zones multimodales et d'accroître la richesse économique que les ports procurent à la Nation.

Philippe CLEMENT-GRANDCOURT

Remerciements

Mes remerciements s'adressent à :

- Monsieur BORDRY, Président de Voies Navigables de France,
Monsieur Jean GADENNE, Directeur du Développement,
Monsieur Olivier DELEU, Directeur de Cabinet,
- Monsieur TRORIAL, ancien Ministre du Général de Gaulle, Président
de Paris Terminal, Président de l'Association des Grands Ports
Français,
Monsieur DAVID, Directeur de Logiseine et de Paris Terminal,
- Monsieur MARINI, Sénateur-Maire de Compiègne, Rapporteur
Général de la Commission des Finances du Sénat,
- Monsieur Charles REVET, Sénateur de la Seine Maritime,
- Monsieur MARITON, Député de la Drôme, Rapporteur spécial du
Budget de l'Equipement et des Transports Terrestres,
- Monsieur Eric BRASSART, Directeur Général du Port de Marseille,
- Monsieur LECOMTE, Président du Port du Havre,
Monsieur LACAVE, Directeur Général,
Monsieur DARCHE, Directeur du Développement,
- Monsieur DALAIZE, Président du Comité des Armateurs fluviaux,
Président du Port de Paris,
- Madame BACOT, Directeur du Port de Paris
Monsieur Yves MORIN, Directeur des Affaires Stratégiques et
Financières,
- Madame BONY, Directrice adjoint à la Direction des Ports du
Ministère de l'Equipement et des Transports, Directrice du Port de
Rouen,
- Monsieur JOLY, Directeur Commercial du Port de Dunkerque,
Monsieur Stéphane QUESTSTROEY,

- Monsieur MIRABAUD, Préfet de la Région Picardie,
- Monsieur Nicolas JACQUET, Préfet délégué à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale,
- Monsieur PAPINUTTI, Sous-Directeur des Voies Navigables à la Direction des Transports Terrestres, Ministère de l'Équipement,
- Monsieur Nicolas ROUTEL, Deputy Managing Director de Maersk Sea Land,
Monsieur Jean-Yves FRANCO, Directeur Régional de Maersk Sea Land ,
- Monsieur Stephan SNIJDERS, Directeur Général de MSC France S.A.,
- Monsieur Damien CHANU, Directeur Logistique CMA-CGM,
- Madame DELARUE, P and O Nedlloyd,
- Monsieur Jean-Paul BOISAUBERT, Directeur Général de la Logistique, CP Ships,
- Monsieur Gregory ZISSWILLER, Directeur de la Logistique, Hapag Lloyd,
- Monsieur Jean-Louis PITOIS, Directeur Général, K Line,
- Monsieur Fabrice WALEWSKI Co-Président, Monsieur MICHEL, Directeur, TOUAX,
- Monsieur PERRIN, Président et Monsieur BODILIS, Directeur Commercial de la Compagnie fluviale de transport
- Monsieur NICOLAY, Directeur Général d'Alcotrans,
- Monsieur WOEHREL, Directeur de Rhône-Saône Conteneur (RSC),
- Monsieur DUBOIS, Directeur de Carline, Directeur de la Logistique du Groupe Soufflet,
- Monsieur Jean-Claude DAVENEL, Président du Directoire de la Société Coopérative Artisanale de Transport,
- Monsieur Vincent ROME, Responsable des Flux de Carrefour/Import SAS.

- Monsieur Olivier RICHARD, Directeur de la Supply Chain, Auchan,
- Monsieur Hubert BRIAND, Directeur du Développement de la Compagnie Nationale du Rhône,
- Monsieur PASCHETTA, Président Directeur Général de la Générale de Manutention Portuaire,
- Monsieur de TREGLODE, Directeur du Développement de Réseau Ferré de France,
- Monsieur François PETER, Directeur des marchés industriels – Connex.