



Assemblée Nationale  
Monsieur Rémi PAUVROS  
Député du Nord  
126, rue de l'Université  
75355 Paris SP 07

Paris, le 21 Octobre 2013

Objet : Contribution de Transporteurs fluviaux de France à la mission de reconfiguration du canal Seine-Nord Europe, consécutive à l'audition du 09 Octobre 2013

Monsieur le Député,

Transporteurs Fluviaux de France (TFF) qui regroupe l'ensemble de l'offre de transport fluvial française au travers de ses deux composantes à la fois artisanale (Chambre nationale de la batellerie artisanale) et armatoriale (Comité des armateurs fluviaux) souhaite porter à votre connaissance quelques éléments de réponse.

Vous avez bien voulu nous auditionner en date du 09 Octobre, ce dont nous vous remercions.

A cette occasion vous nous avez invités à apporter une contribution écrite afférente à la mission de reconfiguration du projet de canal Seine-Nord Europe dont vous êtes en charge.

Le projet Seine-Nord Europe (SNE) possède deux grandes caractéristiques :

- Il est d'abord un projet européen à dimension transfrontalière, qui vise une amélioration des connections multimodales. Le principe de sa réalisation a été acté entre la France et la Belgique dans ses deux composantes : wallonne et flamande ;
- Sur le terrain, tous les aménagements sur le territoire belge sont aujourd'hui lancés et, n'en doutons pas, seront achevés.

Comme pour toutes les opérations figurant dans le SNIT, Seine-Nord Europe y compris, nul ne conteste la légitimité pour le Gouvernement de s'interroger sur la faisabilité

TRANSPORTEURS FLUVIAUX  
DE FRANCE (TFF)

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



financière de ce projet qui, du fait de son ancienneté, est, depuis sa prise en considération, son montage et la situation du moment, le fruit de Gouvernements successifs.

Le consensus autour des intérêts économiques, environnementaux, sociétaux associés à la réalisation d'une liaison à grand gabarit entre la Seine et les réseaux belges et néerlandais caractérise le projet de canal SNE depuis son origine. Il en est l'une de ses « marques de fabrique » et demeure une constante qu'illustrent toutes les interventions actuelles émanant de parlementaires et d'élus locaux de tous bords.

Ce consensus se manifeste également autour du constat établi par le Ministre chargé des Transports quant à l'insuffisance de la contribution financière européenne, avec un taux de 6,6 % du coût de réalisation du projet. Cette remarque s'impose tant des chiffres circulent pour laisser accroître « dérive et surcoût », mélangeant allègrement coût de réalisation et besoin de financement, dates de valeur, mais en faisant l'impasse sur le montant définitif de la subvention européenne qui sera accordée.

Dans un contexte économique général où une relance industrielle au travers d'investissements d'avenir est jugée nécessaire en France comme en Europe, deux éléments positifs se conjuguent en faveur de Seine-Nord Europe :

- Ce projet est le seul projet fluvial finalisé à vocation transfrontalière qui, en Europe, s'inscrit et répond aux objectifs de la politique des transports de l'Union européenne. Il entre dans le cadre du corridor mer du Nord-Méditerranée du programme européen de développement des infrastructures RTE-T. Foncièrement européen, le projet Seine-Nord Europe sera générateur d'externalités positives qui bénéficieront à l'ensemble des pays fluviaux d'Europe ;
- En outre, 2014 sera la « fenêtre de tir » pour l'éligibilité financière du projet aux divers fonds européens en cours de restructuration.

Toutes les informations recueillies convergent pour escompter sur une contribution européenne qui pourrait atteindre 40 % du montant total de l'investissement.

Aussi TFF, est confiant pour que cette opportunité soit saisie par le Gouvernement, faute de quoi ce projet, après le renoncement à la liaison Rhin-Rhône en 1997, sera un nouveau projet mort-né... définitivement.

Au-delà de ce cadrage général, lors de cette même audition du 09 Octobre, nous avons souhaité appeler votre attention sur quelques points précis que nous rappelons plus en détail ici.



### Gabarit :

Concernant le gabarit du projet, le grand gabarit européen Vb (bateaux de 185 m x 12 m) initialement choisi doit être maintenu :

- Il est homogène avec le gabarit des convois pouvant circuler en aval du projet sur la Seine et l'Oise.
- Envisager un phasage du projet privilégiant un gabarit intermédiaire, dit Va+ correspondant à des bateaux de 135 m apparaît contreproductif, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la navigation est interdite aux bateaux de plus de 125 m dans la traversée de Paris, une grande part de la flotte est composée de convois de barges avec pousseurs, ou d'automoteurs avec barges (qui découplés ont une longueur de 110 à 120 m), qui ne pourront alors utiliser de manière optimale un canal au gabarit Va+. Tous les gains de productivité permis par le gabarit seraient alors captés par les flottes étrangères et les fournisseurs de matériaux de constructions. Les futurs utilisateurs du canal, devraient pouvoir accéder au cœur de Paris, ce qui ne pourrait être le cas avec des unités fluviales de 135 m.

### Phasage du projet :

Concernant le phasage du projet, TFF est conscient du fait que le projet Seine-Nord Europe doit être abordé dans sa globalité, en considérant l'ensemble du système d'infrastructure, le tracé de 106 km du projet lui-même, mais aussi ses accès au nord et au sud (MAGEO), la fiabilisation des infrastructures sur la Seine et l'Oise, voire la réalisation de l'accès fluvial direct à Port 2000. TFF tient à souligner les risques inhérents à une telle présentation, celui de voir l'ensemble du « paquet » rejeté au regard de son coût, ou autre risque : celui de voir la réalisation du cœur du projet tronçonnée, ce qui ne permettrait pas d'optimiser l'usage de l'infrastructure et donc de maximiser les gains économiques attendus.

### Financement du projet :

TFF considère que, s'agissant d'une infrastructure entièrement nouvelle d'interconnexion, à l'instar de ce que fut en son temps le tunnel sous la Manche, la mise en place d'un sur-péage permettant de couvrir le coût marginal d'utilisation, se justifie pleinement dès lors qu'il serait à la charge de la marchandise, sur-péage compatible avec les conditions de marché. Dans l'établissement de ce sur-péage, il faudra tenir compte de la durée de vie exceptionnellement longue de l'ouvrage et considérer un périmètre géographique pertinent afin d'éviter les effets d'éviction des trafics vers les ports du Nord.



Accompagnement du pavillon français et perspectives d'emploi :

La réalisation du canal Seine-Nord Europe entraînera une intensification de la concurrence intersectorielle entre les différents modes de transports. Elle engendra également mécaniquement une plus forte compétition dans le secteur du transport fluvial en Europe. Cet accroissement concurrentiel ne doit cependant pas s'effectuer aux dépens de la cale française.

TFF en appelle à un accompagnement du pavillon français. Celui-ci passe par une modernisation de la cale nationale (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation - PAMI), mais également par la mise en œuvre d'un programme ambitieux de **renouvellement de la flotte française**. Il est en effet impératif de construire de nouvelles unités fluviales, modernes, qui permettront une maximisation des gains de productivité autorisés par le nouvel axe fluvial.

En outre, la France dispose d'un avantage comparatif et d'un savoir-faire dans la construction de bateaux qui permettent d'envisager la réalisation de ces bâtiments fluviaux sur le territoire national. Les chantiers navals bénéficieront de ce renouvellement du pavillon français, qui sera in fine générateur d'emplois.

Tels étaient les points, Monsieur le Député, que nous souhaitons aborder.

En espérant que cette contribution alimentera utilement vos travaux, nous vous prions de croire Monsieur le Député, en l'assurance de notre considération distinguée.

Didier Leandri  
Co-Président de TFF

Michel Dourlent  
Co-Président de TFF