

**Conteneurs : une longueur d'avance en Ile-de-France**

Vers un réseau francilien de terminaux à conteneurs

PAGE II

**Refondre la filière en attendant Seine-Nord Europe**

Explications de Danielle Rouganne, d'Entreprendre pour le fluvial

PAGE III

**2,4 milliards pour la réforme portuaire**

Entretien avec Dominique Bussereau

PAGE IV

# Les cahiers de la compétitivité

(PUBLICITE)

## spécial Transport fluvial



# Cap sur le fluvial

Economique et écologique, le transport fluvial a été consacré par le Grenelle de l'environnement. Ses acteurs se mobilisent désormais pour redynamiser la filière.

Le secteur profite aussi de l'ambitieux plan de relance du gouvernement : 120 millions d'euros mobilisés pour moderniser et entretenir les 6 700 km de canaux et rivières aménagés qui composent le vaste réseau fluvial français, et amorcer Seine-Nord Europe. La restructuration de la filière et la modernisation des infrastructures promettent donc de belles possibilités de développement à qui saura parier sur la voie d'eau.

### Des gains de compétitivité remarquables

Côté débouchés, les bateliers ont bien des arguments à faire valoir pour convaincre de nouvelles entreprises de choisir le report modal vers le fluvial. A commencer par des gains de compétitivité qui se chiffrent autant économiquement qu'écologiquement. Un convoi fluvial de 4 400 tonnes transporte autant de marchandises que 220 camions ou quatre trains ! Quant aux performances environnementales, elles sont remarquables : une péniche produit quatre fois moins d'émissions de gaz à effet de serre et consomme 3,7 fois moins de pétrole que le transport routier !

Les arguments du fluvial ne s'arrêtent pas là puisque, au-delà des embarcations, c'est la voie d'eau dans son ensemble qui participe à l'éco-réputation du mode. En témoigne l'implication de Voies navigables de France (VNF) qui, aux côtés des professionnels, s'engage en intégrant la protection de la biodiversité dans la conception, la construction et la maintenance des ouvrages. Mais également en agissant pour préserver la qualité des eaux des canaux ou protéger les berges

et leurs abords immédiats. En attendant la « mise en eau » du SNE, les professionnels du secteur sont déjà à pied d'œuvre pour moderniser et relancer leur filière.

### Une restructuration en profondeur

Soutenus par l'Etat et les collectivités locales, ils disposent désormais de moyens conséquents, majoritairement consacrés à la modernisation du réseau et au développement du trafic. Comme les 190 millions d'euros consacrés en 2009 par VNF afin de mener à bien la reconstruction de grands ouvrages sur le réseau. Ou encore les 4,5 millions d'euros sur trois ans accordés au jeune fonds Fluvial Initiative, qui accompagne notamment les créateurs d'entreprises de batellerie. « Sur trois ans, nous allons investir 1,5 million d'euros pour abonder ce fonds, explique Philippe Braidy, le directeur du développement territorial et du réseau de la Caisse des dépôts et consignations (CDC), qui soutient l'opération aux côtés des Banques Populaires, du Crédit coopératif, de VNF et d'Oseo. Celui-ci permettra aux porteurs de projet souhaitant investir sur ce marché de bénéficier de prêts d'honneur pour amorcer la création d'une entreprise de transport fluvial. Nous soutenons également les actions de l'association Entreprendre pour le fluvial et sommes déjà partenaires de VNF dans plusieurs domaines. » Des investissements qui aideront à susciter de nouvelles vocations et, ainsi, à renouveler la génération de bateliers, alors qu'un sur trois prendra sa retraite d'ici cinq à dix ans.

JORDAN BAUDOIN ■

**A**vec sa flotte de 1 400 bateaux capables de transporter 1,14 million de tonnes de marchandises dans des conditions économiques et écologiques optimales, le transport fluvial français s'est distingué en résistant mieux à la crise que ses concurrents de la route et du rail. Et, pour tous les acteurs du secteur, l'avenir devrait se présenter sous de très bons auspices. Car

si le trafic fluvial a augmenté de 30 à 40 % au cours des dix dernières années, son rythme de progression devrait encore s'accroître. Consacré par le Grenelle de l'environnement, qui a fixé comme objectif le doublement des parts de marché du transport fluvial d'ici quinze ans, le secteur est en ébullition. D'autant que les premiers coups de pioche du creusement du canal Seine-Nord Europe (SNE), program-

més pour 2011, promettent aux opérateurs d'importants débouchés.

### Gagner les grands ports maritimes du Nord

Ce canal à grand gabarit, qui reliera dès 2015 les bassins de la Seine et de l'Oise aux 20 000 kilomètres du réseau fluvial de l'Europe du Nord, permettra à tous les ports intérieurs et maritimes situés dans sa zone d'influence (Rouen, le Havre

et Rotterdam, ainsi que Dunkerque ou encore Anvers) un gain d'activités conséquent, notamment en termes de chargements de conteneurs. Les prévisions donnent le vertige : 13,3 à 15 millions de tonnes de fret transiteront chaque année sur le SNE d'ici 2020, soit l'équivalent de 500 000 poids-lourds. Sans compter les 25 000 nouveaux emplois dans la logistique, l'industrie et le transport qui devraient être créés d'ici 2030.

## « Le transport fluvial français est en train d'écrire une nouvelle page de son histoire »

### INTERVIEW

D'ici 2015, notamment grâce aux mesures de soutien du Grenelle de l'environnement, le secteur fluvial français devrait à nouveau rivaliser avec ses voisins européens. Les explications de Jean-Louis Borloo, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat.



Jean-Louis Borloo.

### Quels projets permettraient d'accélérer le développement du transport fluvial en France ?

Une chose est sûre : dans ce domaine, notre pays dispose d'un potentiel de développement considérable. En 2008, le transport fluvial a permis par exemple d'acheminer près de 7,5 milliards de tonnes par kilomètre, sans compter le trafic rhénan. Au cours des quatre premiers mois de l'année 2009, la part du trafic fluvial a baissé de 8 % du fait de la crise éco-

nomique, ce qui situe la France en dessous de la moyenne européenne. C'est la raison pour laquelle le Grenelle environnement a engagé un vaste effort de rattrapage via le lancement de plusieurs grands chantiers. Je pense bien évidemment au canal Seine-Nord Europe, mais

également à la liaison entre le Rhône et la mer du Nord et à la mise en grand gabarit de la Seine amont, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Et puis, la relance du transport fluvial passe aussi par le développement de ports et de plates-formes multimodales. Plusieurs grands ports maritimes français prévoient ainsi de moderniser leurs infrastructures fluviales, comme le Havre ou Fos-sur-Mer. Je souhaite que, d'ici quelques années, nous ayons rattrapé, voire dépassé la moyenne européenne.

### L'offre fluviale est-elle suffisante pour favoriser l'intermodalité ? Le financement public sera-t-il assez important pour la rendre compétitive ?

Dans le droit fil des conclusions du Grenelle, nous avons décidé, avec Dominique Bussereau (cf. page 4), de doubler les investissements en faveur du réseau à grand gabarit. De plus, l'Etat a débloqué une enveloppe ex-

ceptionnelle de 174 millions d'euros sur la période 2009/2013 dans le cadre du plan de relance des ports français : elle servira notamment à améliorer les dessertes terrestres. Je rappelle enfin que le gouvernement a mis en place un plan d'aide à la modernisation de la flotte d'un montant de seize millions d'euros sur la période 2008/2012. Bref, le transport fluvial français est en train d'écrire une nouvelle page de son histoire.

### Quelles retombées économiques sont attendues avec le futur canal Seine-Nord Europe ?

Selon les estimations, il devrait créer près de 25 000 emplois directs ou indirects dans tous les secteurs d'activité : construction, terrassement, logistique, ingénierie et transports... Mais, au-delà, il va surtout permettre de tripler le trafic fluvial sur le corridor Nord-Sud et de reporter près de 4,5 milliards de tonnes/km par an. Ce qui équivaut à 500 000 poids lourds de

moins sur les routes. Il comprendra, dès sa conception, quatre plates-formes d'échanges multimodales parmi les plus modernes d'Europe.

### Quelle place occupera le fleuve dans le projet du Grand Paris ?

La Seine doit permettre, à terme, de relier les ports de Rouen et du Havre directement au cœur de la capitale. Ce nouvel axe fluvial aura pour principal avantage de désengorger les routes. Dans un premier temps, l'objectif consiste essentiellement à renforcer la coopération entre les différents ports. Nous avons ainsi mis en place, le 19 mai dernier, un conseil de coordination interportuaire de la Seine réunissant tous les acteurs, dont Voies navigables de France (VNF) et Réseau ferré de France (RFF). C'est le début d'un immense chantier qui va complètement révolutionner la physionomie de l'Ile-de-France et des régions avoisinantes.

PROPOS RECUEILLIS PAR CAROLINE DUPRÉS ■

### CHIFFRES CLÉS du transport fluvial

**6 700**, c'est le nombre de km de voies fluviales que gère VNF.

L'Europe compte **38 000 km** de voies fluviales sur lesquelles transitent **503 millions** de tonnes (Mt) de marchandises.

Le transport fluvial consomme **3,7 fois moins** de pétrole et émet **4 fois moins** de CO<sub>2</sub> que le transport routier.

Une tonne de marchandises transportée par voie d'eau (fluvial grand gabarit) coûte **12 €** contre **21 €** par la route et **22 €** par le rail.

Le fluvial permet notamment de transporter **25,57 Mt** de matériaux de construction, **11,78 Mt** de produits agro-alimentaires et **11,24 Mt** de produits pétroliers et combustibles minéraux.

Source 2008 : VNF.

LES CAHIERS DE LA COMPÉTITIVITÉ, datés du 23 Septembre 2009, sont édités par l'Agence Média Thème, en partenariat avec Voies navigables de France.

Directeur de la rédaction : Franck Haufrecht - Rédactrice en chef : Elodie Toustou-Chelidze - Rédacteurs en chefs adjoints : Jean-Pierre Gruet, Angèle Laisné - Chef de rubrique : Christian Jacques. Ont participé à la rédaction de ce numéro : Jordan Baudouin, Fanny Bijaoui, Caroline Duprés, Anne Lejeune-Lorenzini, Carole Soussan, Kella Weiss. Secrétaire de rédaction : Vera Senesi - Studio graphique : David Garino, Ingrid Lhande - Directeur de la stratégie : Deror Sultan - Service administratif : Anne-Marie Duron - Responsable d'édition : Luc Parlier - Responsable des relations extérieures : Marie de Boyser - Média Thème : 92, boulevard Victor Hugo - 92110 Clichy - Tel : 01 70 15 03 11 - www.mediatHEME.fr - Contact : info@mediatHEME.fr

(La rédaction du Monde n'a pas participé à la réalisation de ce supplément)

# Investir pour mettre en œuvre le Grenelle de l'environnement

## ENTRETIEN

Afin de répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement, le transport de fret par voie fluviale devra avoir doublé d'ici quinze ans. Pour relever ce défi, Voies navigables de France – qui gère, exploite, modernise et développe le réseau français – est engagé dans de grands chantiers d'infrastructures et de soutien aux activités. Thierry Duclaux, son directeur général, les détaille.



Thierry Duclaux.

### Quels sont les métiers et les missions de Voies navigables de France (VNF) ?

Nous regroupons trois métiers qui s'inscrivent dans un ensemble cohérent. Le premier est celui de gestionnaire de 6 700 km du réseau navigable français. Et comme le réseau navigable est à la fois une infrastructure de transport et un écosystème, nous sommes également le gestionnaire de cet écosystème. Une de nos préoccupations est de gérer autant quantitativement que qualitativement les ressources en eau afin de maintenir leur qualité. Nous aménageons aussi les berges en faisant en sorte de déve-

opper le plus possible de berges naturelles de manière à protéger les écosystèmes. Notre troisième métier est plus généraliste : il s'agit de favoriser le développement du transport fluvial, via les infrastructures bien entendu, mais aussi à travers toutes les mesures économiques que l'on peut prendre.

### Quelles actions concrètes mettez-vous en œuvre pour favoriser le développement du transport fluvial ?

D'abord, nous travaillons main dans la main avec les grands comptes (qui représentent la moitié du fret fluvial), en examinant ce qui peut favoriser l'extension de leurs pratiques et lever les

freins à leur développement. Nous les accompagnons avec des aides à l'investissement, par exemple pour créer de nouveaux quais permettant à des entreprises de s'installer « bord à voie d'eau ».

VNF aide aussi financièrement les entreprises à faire le choix du fluvial. Notamment celles qui disposent de capacités leur permettant d'investir à moyen terme pour organiser l'interface entre la production de marchandises et la voie fluviale.

Enfin, VNF a créé en 2007 l'association Entreprendre pour le fluvial pour soutenir la création d'entreprises dans la filière. Pour tenir le premier objectif du Grenelle de l'environnement, il faudra créer, d'ici 2012, deux cents entreprises nouvelles. Elles peuvent désormais être aidées par un prêt à l'installation, sans intérêts, alimenté par la Caisse des dépôts, VNF et Oseo.

### Et pour favoriser la modernisation des entreprises existantes ?

Nous accordons des aides ponctuelles aux bateliers de façon à ce qu'ils puissent développer leurs entreprises

et moderniser leurs bateaux (acquisition de moteurs propres ou de système de navigation autonome...). Nous avons aussi des aides plus globales, comme l'organisation de conventions qui mettent en relation des chargeurs potentiels, des bateliers et des assureurs pour mieux faire connaître les avantages du fluvial aux logisticiens d'entreprises.

« Le plan de relance nous a permis d'investir 100 millions d'euros en 2009 et 2010, ainsi que 20 millions sur le canal Seine-Nord Europe, soit 120 millions d'aide complémentaire. »

### Quels sont les atouts du fluvial ? Est-il plus compétitif que les modes concurrents ?

C'est un mode de transport économiquement intéressant. C'est aussi un mode fiable, car il garantit une arrivée « juste à temps » des marchandises ! On a toujours cette idée que le transport fluvial est plus lent mais, pour la plupart des donneurs d'ordres, l'important n'est pas d'aller vite mais d'arriver à temps. Le fluvial ne souffre pas de congestions ou d'accidents, il n'y a pas de risque. C'est ce qui intéresse les chargeurs : la fiabilité, la fluidité et, bien sûr, le prix.

### La conjoncture économique a-t-elle été un frein au développement de la filière ?

Le fluvial a bien entendu

été touché par la crise, mais nous avons été relativement épargnés. Sur les huit premiers mois de l'année, nous avons enregistré -3,9% d'activité par rapport à l'année précédente en termes de tonnes par kilomètre. Mais cette décroissance est à nuancer, car certains secteurs sont à la hausse, comme les produits agricoles ou le trafic de conteneurs. Cette faible décroissance n'est pas le fruit du hasard. Cela démontre que les entreprises du fluvial ont su s'adapter, d'abord en faisant des gains de productivité. Tous les ans, l'emport moyen d'un bateau augmente ; ce qui permet de faire des offres tarifaires plus attractives. Il y a aussi le souci qu'ont les professionnels de proposer des services adaptés à la demande du client.

### Les mesures du Grenelle de l'environnement vont-elles soutenir l'activité ?

Entre 1997 et 2007, la croissance du trafic a atteint 40%. Et je crois que sans cette croissance régulière sur une longue durée, le Grenelle n'aurait pas autant porté attention au fluvial. Le Grenelle dresse des perspectives d'avenir très intéressantes. On y trouve à la fois les objectifs de croissance globale du mode et des objectifs très précis, comme le doublement de la desserte des ports maritimes par le fluvial, la régénération du réseau principal et le lancement du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe.

### Les investissements devront être conséquents pour ces grands projets. Comment allez-vous faire face ?

Cette question est cruciale. Il y a d'une part le canal

Seine-Nord Europe, qui est un grand investissement (plus de 4 milliards d'euros, N.D.L.R.) et pour lequel l'appel à candidature a été lancé. Il y a également la modernisation de l'ensemble du réseau existant. Nous gérons actuellement 6 700 km de réseau, dont 2 000 km de réseau principal qui, pendant de nombreuses années, a souffert d'investissements sous-dimensionnés. Il faut donc rattraper ce déficit d'entretien. Nous avons commencé à le faire avec notre contrat d'objectifs et de moyens qui s'est achevé en 2008, et avec lequel près de 150 millions d'euros ont été injectés chaque année sur le réseau existant. Nous avons également bénéficié du plan de relance, un for-

midable coup de pouce qui a permis d'investir 100 millions en 2009 et 2010, ainsi que 20 millions sur le canal Seine-Nord Europe. Soit 120 millions d'aide complémentaire.

### Et que prévoit votre contrat 2010-2013 ?

Nous plaçons pour une accélération du rythme des investissements pour remplir les objectifs du Grenelle, c'est-à-dire un report modal de 25% de la route sur des modes alternatifs, et le doublement en quinze ans des parts de marché du transport fluvial. Il nous faut aussi passer un cap en matière de qualité d'offre de service vis-à-vis du transport fluvial.

PROPOS RECUEILLIS PAR ELODIE TOUSTOU-CHELDIZE ■



Un mode fiable qui garantit une arrivée « juste à temps » des marchandises.

## Transport fluvial de conteneurs : une longueur d'avance en Ile-de-France

### DÉVELOPPEMENT

Misant sur le regain d'intérêt pour le transport fluvial, le Port autonome de Paris\* anticipe sa croissance et met en place un réseau de terminaux à conteneurs en Ile-de-France. Deux questions à Hervé Martel, directeur général du Port autonome de Paris.



D'ici 2012, trois nouveaux terminaux à conteneurs seront opérationnels.

### Quelle est la politique du Port de Paris en matière de développement ?

Situé au cœur d'un des bassins économiques les plus importants d'Europe, le Port autonome de Paris (PAP) accroît sa capacité d'accueil de conteneurs. Dans ce domaine, le transport fluvial enregistre une croissance continue même en période de crise (+21% sur le premier semestre 2009). Cette tendance se renforcera avec l'ouverture du canal Seine-Nord Europe et la montée en

puissance de Port 2000 au Havre. En 2012, le PAP aura porté sa capacité de réceptions/expéditions fluviales de conteneurs à 340 000 unités. Sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre, dans le cadre du conseil de coordination interportuaire de la Seine, le PAP s'affirmera donc comme un acteur important de la politique de report modal voulue par le gouvernement. Concrètement, quel sera le réseau de demain ?

Aux côtés des terminaux existants de Gennevilliers,

Bonneuil et Limay qui font l'objet de développements de capacité, les terminaux de Bruyères-sur-Oise (95) et d'Evry (91) seront opérationnels dès 2010 et celui de Montereau (77) en 2012 : c'est un véritable maillage du territoire francilien qui se met en place. Le projet du port d'Achères, au cœur des développements du Grand Paris, viendra compléter le dispositif à plus long terme.

PROPOS RECUEILLIS PAR ANNE LEJEUNE-LORENZINI ■ \* www.paris-ports.fr

## « Givet : le deuxième port fluvial de la région Champagne-Ardennes »

### CROISSANCE

À la frontière belge, la communauté de communes Ardenne-Rives-de-Meuse veut transformer ce port géré par la CCI des Ardennes en une plateforme logistique performante. Claude Wallendorff, le directeur général des services, évoque les atouts portuaires et ses ambitions de développement.

### Quelle est la spécificité de votre communauté de communes ?

Avec 17 communes et 24 000 habitants, la Communauté œuvre au développement de l'emploi sur tout son territoire. Elle met à disposition des zones d'activités et des bâtiments pour l'industrie, l'artisanat et les services. Elle accorde aussi des aides à l'implantation des entreprises au sein du bassin d'emploi à redynamiser des Ardennes (super zone franche).



Publil reportage

### Quels sont les atouts du port de Givet ?

La Communauté s'implique dans la mise en valeur des infrastructures portuaires sur la Meuse (navigable vers l'aval par des péniches de 1 500 t.). Du port de Givet, on peut rejoindre Anvers, Rotterdam, Dunkerque et demain la région parisienne par le canal Seine-Nord Europe. Plus de vingt millions d'euros d'investissements ont été ou vont être réalisés dans le port grâce aux contrats Etat-Région 2000-2013. L'activité du port, nulle en 1995, atteint aujourd'hui 800 000 tonnes. Il est le deuxième port fluvial de la région Champagne-Ardennes.

### Quelles sont vos priorités pour le développement économique de votre territoire ?

Nous recherchons la mise en valeur de l'atout du port fluvial, relié aux chemins de fer et à la route (tri modal). Il s'agit d'inciter les entreprises à s'installer sur les 35 hectares du port et les 50 hectares de la zone d'activité voisine afin d'y créer des emplois. Les sociétés Belgian Scrap Terminal (BST) et Aerofleet s'y sont déjà implantées.

Claude Wallendorff : 03 24 41 50 90 Fax : 03 24 41 50 99. www.ardennerivesdemeuse.com

## « Réussir le pari d'une flotte fluviale française dynamique »

### ENJEUX

Créée en mai 2007 à l'initiative de Voies navigables de France (VNF), l'association Entreprendre pour le fluvial est l'un des vecteurs de relance du secteur du transport fluvial en France. Présentation de son activité et de ses objectifs avec son président, Christian Parent.

### Pouvez-vous présenter Entreprendre pour le fluvial ?

Notre association rassemble l'ensemble des partenaires publics et privés de la voie d'eau, afin de développer le transport fluvial et de favoriser le report modal vers le fluvial. Nous rassemblons aujourd'hui VNF, la Caisse des dépôts et consignations, Oseo, des collectivités publiques, des entreprises privées (Sit'Alternatif, CFT...), des banques, des assurances ou encore des écoles.

### Quels sont vos objectifs et ambitions ?

Le trafic du transport fluvial a connu ces dernières années une croissance de plus de 40%. Malgré la crise actuelle, c'est le mode de transport le moins touché, avec environ 5% de baisse pour les premiers mois de 2009. Notre objectif est de permettre à la filière de se moderniser afin de répondre aux besoins des chargeurs dans la perspective de la croissance déjà assurée et de l'élan nouveau qu'apportera le projet Seine-Nord Europe. Il faut à la fois assurer le remplacement des départs à la retraite et favoriser la création de nouvelles entreprises. Sans oublier l'évolution nécessaire des schémas et des modes d'exploitation, mais aussi des bateaux et des matériels utilisés sur la voie d'eau.

### Et vos moyens d'actions ?

Nous sommes fortement soutenus par Voies navigables de France et les pouvoirs publics. Et les représentants de tous les professionnels participent également à nos travaux. Notre challenge est de convaincre nos partenaires privés éventuels de l'intérêt d'investir dans ce secteur à fort potentiel de développement. Au mois de novembre sera organisé un colloque où se regrouperont les professionnels du secteur, mais aussi les opérateurs, chargeurs et investisseurs ne faisant pas appel à la voie d'eau. Nous y présenterons notamment une étude prospective à l'horizon 2020 décrivant les besoins en bateaux, les nouveaux marchés et les emplois. En fait, nous devons agir sur le court, le moyen et le long terme, dans des domaines aussi variés que la formation, la création d'entreprises, la recherche et l'innovation, les outils financiers. Avec VNF, c'est une véritable démarche de relance d'une filière que nous conduisons pour réussir le développement de ce mode de transport « doux ».

### Quel bilan tirez-vous après deux ans d'existence ?

Je suis heureux de voir que l'ensemble des acteurs œuvre dans le même sens. Nous réalisons un travail en commun qui permettra de créer un plan pour intensifier nos actions dans les années à venir. Nous aurons besoin, dans le cadre du plan de relance, de moyens humains et financiers plus importants. Pour réussir ce pari permettant le développement d'une flotte fluviale française dynamique correspondant à des infrastructures performantes.

PROPOS RECUEILLIS PAR JORDAN BAUDOIN ■



La modernisation des infrastructures permettra de mieux répondre aux besoins des chargeurs.

# « L'Ile-de-France profitera d'un tiers des retombées générées par le projet Seine-Nord Europe »

## DYNAMIQUE

Pour Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France, les avantages du canal Seine-Nord Europe sont à la hauteur de l'investissement des collectivités.

### Quels bénéfices la région retirera-t-elle du projet Seine-Nord Europe ?

Ce projet s'inscrit en premier lieu dans les objectifs du Grenelle de l'environnement, qui visent à accroître de 25 % la part des modes alternatifs au routier. Il permettra en effet d'augmenter de plus de 60 % le trafic fluvial sur le corridor Nord Europe - le plus saturé d'Europe - à l'horizon 2020. Soit l'équivalent de deux millions de camions par an.

A ces avantages écologiques, le projet conjugue des avantages économiques au moins aussi importants, et qui concernent au premier chef l'Ile-de-France. Il se traduira ainsi par une désaturation de la région capitale en matière de fret lourd et un accès simplifié des entreprises franciliennes aux grandes plates-formes d'Anvers et de Rotterdam. Autres bénéfices : un désenclavement du bassin de la Seine vis-à-vis du grand réseau fluvial nord européen et un important développement de l'activité portuaire sur l'ensemble des sites de la Seine aval, de la Seine amont et de l'Oise. Avec notamment un triplement attendu du trafic conteneurs du port



Le canal SNE va permettre à l'Ile-de-France d'être reliée aux grandes plates-formes portuaires d'Anvers et de Rotterdam.

de Gennevilliers. Enfin, ce projet permettra également le renforcement et le développement de activités logistiques (notamment en Seine-Saint-Denis et sur les secteurs Seine amont) et celui, très significatif, des capacités de la région en matière de transport des matériaux.

Au final, on estime que, à terme, l'Ile-de-France pourrait profiter du tiers des retombées économiques et des 10 000 à 15 000 emplois générés d'ici 2025 par la dynamique autour de cette nouvelle voie d'eau.

### Dans quelle mesure la région est-elle impliquée ?

En juin 2008, nous avons signé avec l'Etat un protocole

d'intention préalable à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe. Ce protocole, que nous avons soumis à notre assemblée, a permis de fixer un cadre aux discussions sur les financements et la réalisation des plates-formes multimodales entre les différentes régions concernées (Ile-de-France, Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais, Picardie), VNF et l'Etat. Le coût du canal s'élèverait à 4 milliards d'euros, dont un quart à la charge des collectivités. Compte tenu de l'importance de ce projet, la région Ile-de-France participera à hauteur de 215 millions d'euros.

PROPOS RECUEILLIS PAR CAROLINE DUPRES ■

## « Le fleuve, un formidable outil de développement »

### MULTIMODALITÉ

Alain Gest a été nommé à la présidence du conseil d'administration de Voies navigables de France (VNF). Le député de la Somme nous livre sa vision du fleuve.



Alain Gest.

### Quel bilan faites-vous six mois après le début de votre mandat chez VNF ?

Mon arrivée coïncide avec la mise en place d'une gouvernance modernisée de l'établissement public. Je préside le conseil d'administration chargé des orientations stratégiques et Thierry Duclaux, directeur général, est chargé de l'exécutif. Je suis par ailleurs député de la 6<sup>e</sup> circonscription de la Somme (3<sup>e</sup> mandat) et secrétaire de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire à l'Assemblée nationale. De tout temps, j'ai été très impliqué dans ce domaine. Ainsi, entre 2001 et 2004, j'ai été président du conseil général de la Somme et, en tant que tel, responsable du canal que le conseil gère en direct. Cela m'a permis de bien comprendre ce qu'implique la gestion d'un fleuve, plus particulièrement en tant qu'outil de régulation de l'eau. L'aspect transport est bien entendu fondamental, mais il ne faut pas perdre de vue la fonction de régulation du fleuve, dont j'ai pris la pleine mesure pendant les inondations. Nous sommes en droite ligne des orientations du Grenelle : rééquilibrer les transports entre la route, le ferroviaire et le flu-

vial. La réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe en est la meilleure illustration. Dans le même temps, nous accompagnons la modernisation de la profession de batelier.

### Le grand projet Seine-Nord Europe est reconnu d'utilité publique. Quelles en sont les grandes orientations ?

La signature du décret marque la volonté de la France de réaliser la liaison fluviale Seine-Escaut, projet prioritaire du Réseau transeuropéen de transport, dont le canal Seine-Nord Europe est le maillon français. Il s'agit là d'un signal fort pour les citoyens, les territoires et le secteur des transports. Ce grand projet a pour objectif de relier en 2015 le grand bassin parisien et le Nord-Pas-de-Calais. Il connectera ces deux grands pôles économiques au Benelux et aux sept ports maritimes de la rangée Le Havre-Rotterdam. En termes de trafic, ce sont entre 13,3 et 15 millions de tonnes de marchandises qui devraient être transportées à l'horizon 2020. Le bénéfice pour l'environnement est ainsi chiffrable : près de 500 000 poids

lourds par an en moins sur les routes. D'une longueur de 106 km, Seine-Nord Europe a pour objectif de développer un réseau multimodal de transport, grâce à la réalisation de quatre plates-formes logistiques adossées au canal et inter-connectées aux réseaux ferroviaires et routiers, et parfois même au transport aérien. La fiabilité du transport fluvial, sa sécurité, sa capacité à desservir le cœur des agglomérations sans nuisance et ses coûts réduits : tous ces arguments devraient séduire un « nouveau monde », comme celui de la grande distribution, et faire du fleuve un formidable outil de développement écologique et économique.

PROPOS RECUEILLIS PAR CAROLE SOUSSAN ■

## Refonder une filière

### PERSPECTIVES

Avec l'arrivée du canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2015, le transport fluvial va reprendre de l'importance en France. L'occasion de faire le point avec Danielle Rouganne, déléguée générale d'Entreprendre pour le fluvial, sur la situation actuelle de la batellerie et son avenir.

### Le projet Seine-Nord Europe est-il une belle opportunité pour les entreprises de transports fluviaux en France ?

C'est un enjeu considérable. Le Grenelle de l'environnement a remis au goût du jour le transport de fret par voie fluviale grâce à son coût énergétique moindre. Il y a désormais une réelle volonté politique de redonner sa place à ce mode de transport ; les transports ferroviaires

et fluviaux devront représenter 25 % du transport de marchandises contre 14 % actuellement. Un investissement de plus de quatre milliards est nécessaire pour la création de ce canal, qui reliera le bassin de la Seine à tout l'hinterland (arrière-pays, N.D.L.R.) européen.

### Cela nécessite-t-il une restructuration de la filière ?

En effet, il faudra renouveler la flotte composée essentiellement de bateaux de 38,50 m (250 tonnes), pour les remplacer par des unités de plus de 1 000 tonnes en 2020. Par ailleurs, la population des bateliers est âgée et plus d'un tiers partira à la retraite d'ici dix ans. Une étude que nous avons conduite avec Voies navigables de France montre un besoin en construction de bateaux neufs d'environ 900 unités sur le plan européen et de 280 pour la France d'ici 2020. Nous devons donc appuyer le développement d'une filière de construction fluviale, alliant la recherche et développement, des chantiers performants, une maintenance efficace et bien formée. Longtemps considéré comme le parent pauvre du transport, le transport fluvial retrouve aujourd'hui tout son intérêt, alliant préservation de l'environnement et création de richesses. Les enjeux sont forts et le temps compté :

les entreprises françaises doivent être prêtes pour l'ouverture du canal Seine-Nord Europe en 2015.

### Quid des moyens financiers ?

Il faut trouver de nouvelles sources de financement pour pouvoir relancer la filière, favoriser le renouvellement de l'outil de production en appuyant le développement des chantiers, mais également aider les nouveaux entrepreneurs. C'est pourquoi nous avons créé et lancé avec le réseau France Initiative, Fluvial Initiative en juillet 2009, en partenariat avec la Caisse des dépôts, Voies navigables de France, Oseo, le Crédit coopératif et la Banque populaire Val de France notamment. Ce dispositif doté de 4,5 millions d'euros permettra de financer environ 220 entreprises pour un montant généré d'investissements de 50 millions d'euros. A cette occasion, nous avons également présenté, avec l'appui de l'Agence pour la création d'entreprises, un processus d'accompagnement pour les créateurs d'entreprises (un kit « mon dossier créateur » a été lancé en 2008 à destination des bateliers). D'autres dispositifs devront voir le jour, associant pouvoirs publics, collectivités locales et entreprises privées pour financer la modernisation des chantiers, la construction



Danielle Rouganne.

d'unités neuves et la création de nouvelles entreprises plus importantes. On s'oriente vers une semi-industrialisation de la batellerie.

### Des programmes de recherche et développement ont-ils été relancés...

La filière devra aussi s'adapter à de nouveaux besoins. Si le côté écologique du bateau n'est plus à prouver - un convoi de 4 400 tonnes équivalait à 220 camions - il n'en reste pas moins nécessaire de trouver de nouveaux marchés à exploiter. Ainsi, à côté du transport traditionnel de granulats et de matériaux de construction, le transport de produits frais est à l'étude, celui des déchets en plein essor... Il est aussi indispensable de repenser les bateaux et leur mode d'exploitation afin de les rendre plus efficaces pour offrir de meilleures conditions de transport et de vie pour les exploitants. Il nous reste maintenant six ans pour impulser un nouvel élan à la filière.

PROPOS RECUEILLIS PAR J. B. ■

## Capitale de la batellerie



Philippe Esnol, maire de Conflans-Sainte-Honorine.

Depuis 1855, Conflans-Sainte-Honorine est la capitale de la batellerie. « Un véritable atout au regard de l'essor du trafic

fluvial », explique Philippe Esnol, maire de la ville. Souhaitant contribuer pleinement à un pôle d'excellence du fluvial, de nombreuses initiatives ont vu le jour, axées notamment sur la formation : « Le lycée technique Simone Weil propose déjà une filière labellisée de métiers liés à la mécanique sous-marine. »

Autres projets : installer un centre de formation professionnelle, renforcer le soutien à l'internat de l'Ecole régionale du premier degré et organiser la vie sur les berges en favorisant l'installation de commerces péniches. C. S. ■

## Un rôle moteur dans le nouvel essor du transport fluvial

### EXPERT

Acteur historique et mondial du fluvial, Touax se positionne comme une entreprise de référence dans la perspective du canal Seine-Nord Europe. Présentation.



Christophe Michel, D.G. de Touax.

En plus de 150 ans, la société Touax River Barges a développé un savoir-faire qui en fait l'un des acteurs majeurs du transport fluvial. Un expert sur lesquels peuvent s'appuyer en toute confiance les entreprises souhaitant investir sur ce secteur d'activité en pleine renaissance. « Que

ce soit pour le transport de marchandises, la construction de nouvelles unités, la location de bateaux ou pour trouver des solutions de financement alternatives, notre société, de par son expertise internationale, est

en mesure d'aider les clients qui veulent accéder ou développer ce type de transport », explique Christophe Michel, directeur général, qui atteste d'un véritable engagement de tous les acteurs du secteur.

Capable de gérer le transport de bout en bout, de fabriquer des barges, de les louer en assurant leur maintenance et leur conformité, ou de les proposer en stock flottant, Touax entend profiter du nouvel essor résultant du canal Seine-Nord Europe. « Ce projet nous ouvre des perspectives car il nous permettra de rejoindre

la mer du Nord et la mer Noire depuis Paris. Cela se traduira pour nos clients par une flexibilité jamais atteinte et des possibilités toujours plus grandes. Nous avons le matériel et les équipages pour cela. Reste à sensibiliser davantage les entreprises au fait que le fluvial constitue la solution la moins onéreuse et la plus écologique dès lors que le transport est massif et long. » Autant d'arguments que Touax mettra en avant pour aider la France à bien prendre le virage fluvial qui se profile.

JORDAN BAUDOIN ■

## LES PLATEFORMES GERIF®

1. Une vraie **multimodalité**
2. Des **services durables** et un engagement **environnemental et social affirmé**
3. Une **performance carbone inédite**
4. Une **garantie de commercialisation**

Pour relier l'intérêt **fluvial** et l'intérêt **régional**

Groupement d'entreprises régionales leader, le GERIF propose des solutions concrètes et abouties pour la conception et la construction des futures plateformes logistiques le long du canal Seine Nord Europe.

Pour tout contact ou renseignement : [contact@gerif.fr](mailto:contact@gerif.fr)

# « 2,4 milliards d'euros seront investis pour la réforme portuaire »

## MOBILISATION

Développer le trafic portuaire et une offre logistique performante, moderniser la flotte et ses infrastructures... : la réforme portuaire est en marche. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports, revient sur ses enjeux et le rôle des pouvoirs publics.

**Des infrastructures fiables, des niveaux de services en adéquation avec la demande, une flotte moderne et adaptée... c'est au sein d'une véritable chaîne logistique que les ports maritimes et intérieurs doivent aujourd'hui trouver leur juste place de relais et de plaque tournante. Quel est l'enjeu ?**

Avec Voies navigables de France (VNF), nous travaillons à accroître la compétitivité des ports et à améliorer les relations entre les ports maritimes et intérieurs. L'enjeu est de taille puisque, avec la réforme portuaire, nous allons passer de 3,5 à 10 millions de conteneurs traités et générer près de 30 000 emplois dans la logistique. Autres objectifs : développer le report modal du transport de marchandises et doubler la part de marché du fret



Dominique Bussereau.

non routier dans la desserte portuaire. Il s'agit également de promouvoir le transport fluvial en tant qu'alternative efficace et durable au transport routier.

**Comment faire face au besoin important de modernisation de la flotte, des infrastructures et de la chaîne des ports ? Quels dispositifs sont prévus pour répondre au besoin de construction neuve en France ?**

Le programme d'investissement de la réforme portuaire est à la hauteur des enjeux : 2,4 milliards d'euros entre 2009-2013,

tous financements confondus. Le gouvernement veut aussi transférer aux grands ports maritimes la pleine propriété des voies navigables ; ainsi, ils maîtriseront mieux leurs dessertes fluviales et seront davantage responsabilisés dans la stratégie de report modal vers la voie d'eau. Sur le terrain, les ports maritimes et VNF veillent à coordonner leurs actions pour optimiser les infrastructures. Un exemple : à Dunkerque, l'ensemble des acteurs a réussi à augmenter le trafic fluvial de 13 % en quatre ans avant même

que la réforme portuaire ne soit initiée.

Nous aidons également à la création de dizaines d'entreprises fluviales par l'attribution de prêts. Pour cela, un fonds de 4,5 millions d'euros a été mis en place en 2009. Au total, ce dispositif pourrait générer près de 55 millions d'euros d'investissements, permettant la consolidation et la création de nombreux emplois.

**Peut-on parler dès lors de « nouveaux concepts portuaires et plates-formes de demain » ?**

Nous avons mené une politique globale et volontaire qui s'est traduite par une grande réforme des ports. Cette réforme promet la compatibilité entre les modes de transport et développe une offre logistique performante. Ainsi, pour le traitement massif des marchandises, nous proposons des services complémentaires, comme les plates-formes logistiques ou les centres de groupage. Il faut aussi que les ports maritimes travaillent de concert avec les plates-formes fluviales : par exemple, le port de Marseille a signé un partenariat avec huit ports ou plates-formes et a pris une participation dans la plate-forme de Pagny. Sur ce modèle, je souhaite que les ports de Rouen et du Havre travaillent avec les futures plates-formes du canal Seine-Nord Europe. Nous venons d'ailleurs de créer un conseil de coordination interportuaire de la Seine afin de les y aider. Les opérateurs privés seront sans doute très sensibles à cette nouvelle approche de coopération adoptée par les grands ports maritimes.

PROPOS RECUEILLIS PAR CAROLINE DUPRÉS

# Des services qui attirent les entreprises vers le fluvial

## INNOVATION

Nouveaux conteneurs intermodaux, cartographie fluviale détaillée, un éco-calculateur de la voie d'eau... Voies navigables de France (VNF) multiplie les initiatives et les services pour rendre le fleuve toujours plus séduisant, avec une offre logistique complète.

**P**hilip Maugé, directeur du développement au sein de VNF, prêche avec enthousiasme pour « le renouveau d'un fluvial amené à reprendre une place prépondérante dans le transport de marchandises ». Cette bouffée d'air date de la fin 1999, lorsque l'exploitation fluviale a été libéralisée : « Le camion s'est adapté à tous les types de marchandises : conteneur, lourd, liquide, réfrigéré... Il doit en être de même pour le fleuve qui doit se réapproprier des marchés et, donc, innover. Notre métier de "créateur de service" implique que nous soyons à l'écoute des chargeurs et leur apportions des solutions sans cesse plus performantes. »

De fait, il faut des propositions adaptées à la marchandise transportée pour que s'effectue au mieux le repositionnement de la filière fluviale. Ainsi, la farine ou le ciment, jusqu'alors transportés en sac, peuvent désormais voyager en vrac. Autre exemple récent avec l'industriel spécialisé dans le papier, UPM, soucieux de diminuer son empreinte carbone : « Nous avons mené plusieurs études sur la faisabilité économique et technique d'acheminement du papier en vrac et en balle. » Avec, à la clé, l'élaboration d'un nouveau procédé : une solution conteneur appelée Unité transport intermodale (UTI)

ou 45 pieds. Un format qui présente autant d'avantages qu'un tautliner – remorque « de référence » destinée au transport routier – et dont VNF se sert pour séduire d'autres clients potentiels. « Casino est intéressé sur le Rhône, tout comme Veolia et Suez qui pourraient ainsi basculer sur le fleuve le transport d'autres types de déchets », précise Philip Maugé.

**Le fleuve : une démarche éco-citoyenne**  
Pour convaincre et jouer pleinement son rôle de facilitateur, VNF multiplie les initiatives « prouvant la facilité des reports modaux ». EVE est la dernière née. Ainsi, cet éco-calculateur qui intègre les coûts externes met en avant non seulement les gains économiques, mais également les atouts écologiques et sociétaux du transport fluvial comparé au routier. Disponible sur www.vnf.fr, cet outil récent a d'ailleurs permis à CMA-CGM, le groupe mondial de transport maritime par conteneurs, de convaincre l'un de ses clients !

De nombreuses entreprises prônant une démarche éco-citoyenne ont adopté le transport fluvial : « Avec la société de transport combiné fleuve-route Logiseine, Monoprix a étudié divers scénarios pour modifier la façon de s'approvisionner. Résultat : l'entreprise est passée de 0 % à 80 % sur l'eau avec des conteneurs entre le Havre et Paris ! » Entraînant une importante réduction de CO<sub>2</sub>, le transport marchand fluvial conteneurisé devrait « se multiplier par trois ou quatre ces prochaines années ». Auchan, Leroy Merlin ou encore Toys"R"Us... la liste des convaincus est déjà longue !

CAROLE SOUSSAN



Engagées dans une démarche éco-citoyenne, de plus en plus d'entreprises basculent sur la voie d'eau.

# L'Ouest francilien développe son offre logistique

## PROJET RÉGIONAL

Le projet du canal Seine-Nord Europe et le développement de l'axe fluvial sur la Seine engagent les Yvelines et le Val-d'Oise dans une mutation profonde de leurs infrastructures de transport. Le point avec Frédéric Vernhes, président de la délégation du Val-d'Oise de la chambre de commerce et de l'industrie (CCI) de Versailles Val-d'Oise/Yvelines.



Frédéric Vernhes.

Nous entendons jouer la complémentarité de l'offre logistique. On ne doit plus opposer la route aux autres outils logistiques mais, au contraire, les associer pour retenir la solution qui s'avère la plus pertinente.

**Quels sont les enjeux de ces deux aménagements de grande envergure ?**

Notre CCI mettra en œuvre toutes ses compétences pour favoriser l'émergence de plates-formes d'échanges intermodales performantes

entre la voie d'eau et le territoire économique. Plus précisément, je pense à la plate-forme de Bruyères-sur-Oise et à celle en cours de développement d'Achères, où nous souhaitons bâtir un partenariat pérenne avec le Port autonome de Paris. Il s'agit d'en faire deux plate-formes majeures et durables pour la qualité des échanges économiques de la région Ile-de-France.

PROPOS RECUEILLIS PAR ANNE LEJEUNE-LORENZINI



La voie fluviale constitue un mode de transport efficace, écologique et fiable.

# Penser le port autrement

## OBJECTIF

Figurer parmi les dix premiers « hubs » fluviaux et ferroviaires européens, telle est à terme l'ambition du Port autonome de Strasbourg. Une vision exprimée par son directeur Jean-Louis Jérôme.

**Que représente aujourd'hui le Port autonome de Strasbourg ?**

Il centralise la totalité des installations portuaires sur le Bas-Rhin, avec Strasbourg en implantation majeure. Le trafic annuel est de 2 millions de tonnes pour le ferroviaire et de 8,5 millions de tonnes pour le fluvial. Sur 1 000 hectares, nous générons 13 000 emplois accueillis par 400 entreprises. Aujourd'hui, à travers le projet d'entreprise « Port 2020 », nous nous engageons dans une démarche de développement en adaptant l'ancien port aux besoins de demain, tout en diversifiant les trafics. Par ailleurs, afin de bénéficier d'une visibilité plus importante, nous mettons l'accent sur l'innovation et la communication, à travers notamment une nouvelle identité visuelle.

**Quels sont vos objectifs ?**

Bien que ralenti, le croissant se poursuit. C'est pourquoi nous souhaitons renforcer notre trafic



Jean-Louis Jérôme.

**« Le Port autonome de Strasbourg génère 13 000 emplois »**

conteneurs, avec Rotterdam, Anvers ou Dunkerque notamment, et poursuivre notre extension, tant à Strasbourg qu'en dehors, Lauterbourg par exemple. L'objectif : figurer parmi les dix premiers « hubs » fluviaux et ferroviaires européens. D'ailleurs, nous misons beaucoup sur le ferroviaire. Le Port de Strasbourg va donc reprendre en pleine propriété les voies ferrées sur le port. Nous réfléchissons également à l'opportunité de créer un opérateur ferroviaire de proximité afin d'irriguer l'ensemble des entreprises de la région.

PROPOS RECUEILLIS PAR KELLA WEISS

# « Le fluvial nous évite 100 000 camions par an »

## ENGAGEMENT

Lafarge est présent dans le transport fluvial depuis un siècle et possède une forte culture « voie d'eau ». Explications avec Maxime Sibille, directeur du secteur Ile-de-France de Lafarge Granulats Nord.

plus 400 camions par jour ouvré. En Ile-de-France, où nous possédons neuf ports et dépôts et cinq plates-formes multimodales, ce mode de transport représente 28 % du tonnage de granulats (sables et graviers) transportés.

**Quelle place occupe Lafarge dans le transport fluvial ?**

Nous gérons la première flotte fluviale privée de France avec près de 150 barges et plus de 5 millions de tonnes transportées par an sur les trois réseaux : bassin parisien, Méditerranée et Alsace. Le transport fluvial nous permet d'éviter le trafic de plus de 100 000 camions par an, soit

**En quoi ce mode de transport sert vos activités ?**

L'intérêt du transport fluvial est d'amener facilement de grandes quantités de granulats au cœur des villes et aux pieds de nos clients. Les barges amènent les matériaux et repartent avec des déblais de chantiers qui servent au réaménagement de nos carrières.



Le transport fluvial de granulats permet d'approvisionner en grande quantité les chantiers.

**Comment travaillez-vous avec les autres professionnels du fluvial ?**

Lafarge a toujours été un partenaire privilégié des institutions fluviales, telles que VNF et les ports autonomes. Ensemble, nous mettons en œuvre des actions afin de mieux intégrer le transport fluvial au cœur des villes. Ainsi, Lafarge a signé la charte « Sable en seine », qui nous engage à améliorer l'intégration de nos ports sur la Seine. Enfin, nous sommes également partenaires des villes fluviales avec le soutien d'opérations comme Paris Plages.

C. S.