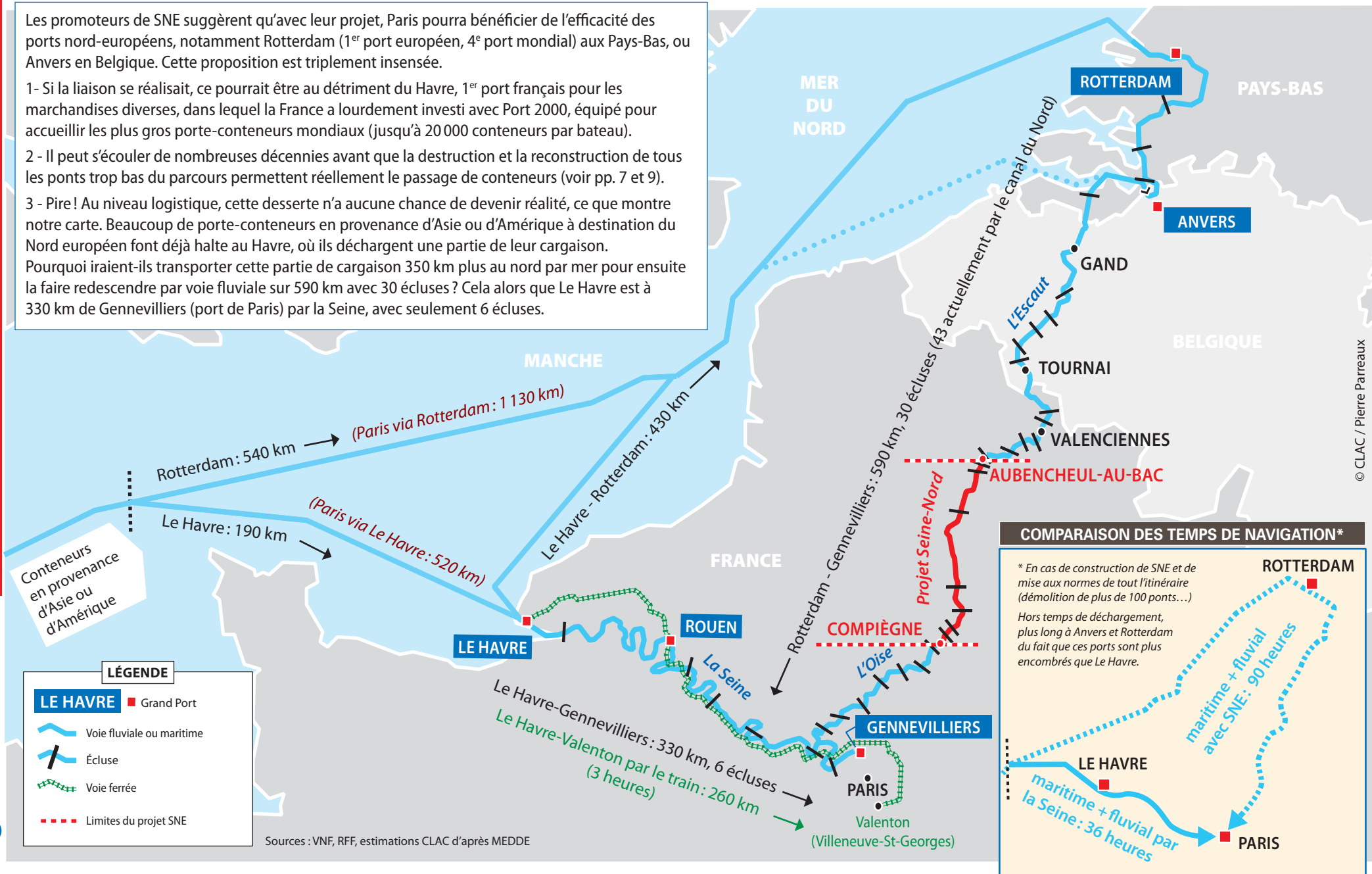


# Transport mondialisé des conteneurs : alimenter Paris par Rotterdam via SNE, une idée insensée

Les promoteurs de SNE suggèrent qu'avec leur projet, Paris pourra bénéficier de l'efficacité des ports nord-européens, notamment Rotterdam (1<sup>er</sup> port européen, 4<sup>e</sup> port mondial) aux Pays-Bas, ou Anvers en Belgique. Cette proposition est triplement insensée.

- 1- Si la liaison se réalisait, ce pourrait être au détriment du Havre, 1<sup>er</sup> port français pour les marchandises diverses, dans lequel la France a lourdement investi avec Port 2000, équipé pour accueillir les plus gros porte-conteneurs mondiaux (jusqu'à 20 000 conteneurs par bateau).
- 2 - Il peut s'écouler de nombreuses décennies avant que la destruction et la reconstruction de tous les ponts trop bas du parcours permettent réellement le passage de conteneurs (voir pp. 7 et 9).
- 3 - Pire ! Au niveau logistique, cette desserte n'a aucune chance de devenir réalité, ce que montre notre carte. Beaucoup de porte-conteneurs en provenance d'Asie ou d'Amérique à destination du Nord européen font déjà halte au Havre, où ils déchargent une partie de leur cargaison. Pourquoi iraient-ils transporter cette partie de cargaison 350 km plus au nord par mer pour ensuite la faire redescendre par voie fluviale sur 590 km avec 30 écluses ? Cela alors que Le Havre est à 330 km de Gennevilliers (port de Paris) par la Seine, avec seulement 6 écluses.



# Les vraies cartes du transport fluvial de conteneurs

La particularité du transport fluvial de conteneurs sur de grandes distances est, pour des raisons de rentabilité, d'exiger l'empilement de 3 couches de conteneurs sur les bateaux. Dès lors, il est intéressant d'établir la carte fluviale européenne du transport de conteneurs (ci-dessous). Force est de constater que, à l'exception de la zone de plaine du Nord-Ouest européen, elle est remarquablement peu dense. Quelle en est la raison ? Cela est dû aux milliers de ponts routiers et ferroviaires qui enjambent les voies d'eau et dont le tirant d'air est inférieur à 7 m.

À droite, la carte de France du transport fluvial de conteneurs sur 3 couches (en rouge) est à rapprocher de celle du réseau fluvial « tous gabarits », très ramifiée, reproduite en p. 2. Ici, on observe uniquement des « pénétrantes » desservant l'*hinterland* (arrière-pays) des grands ports maritimes. Il est impensable de voir un jour ces pénétrantes mises en réseau.

## VOIES D'EAU EUROPÉENNES COMPATIBLES AVEC LE TRANSPORT DE CONTENEURS SUR 3 COUCHES

