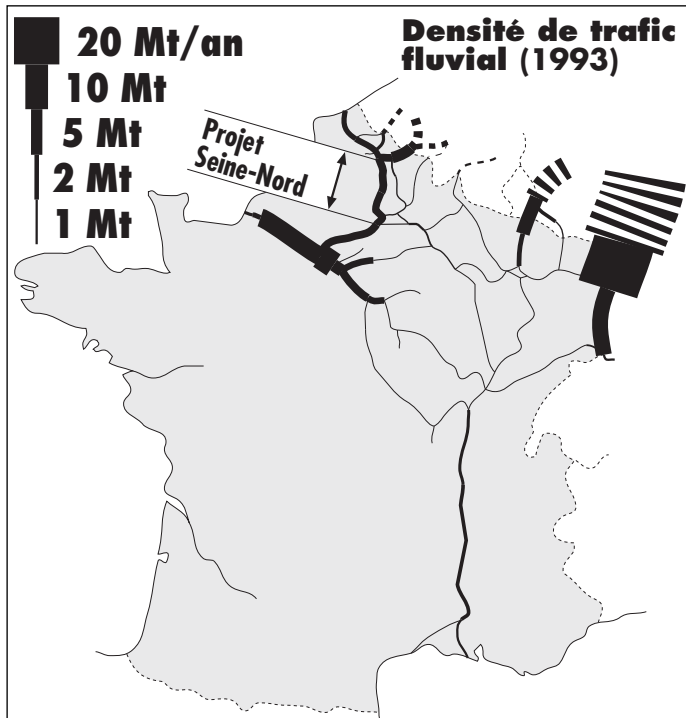
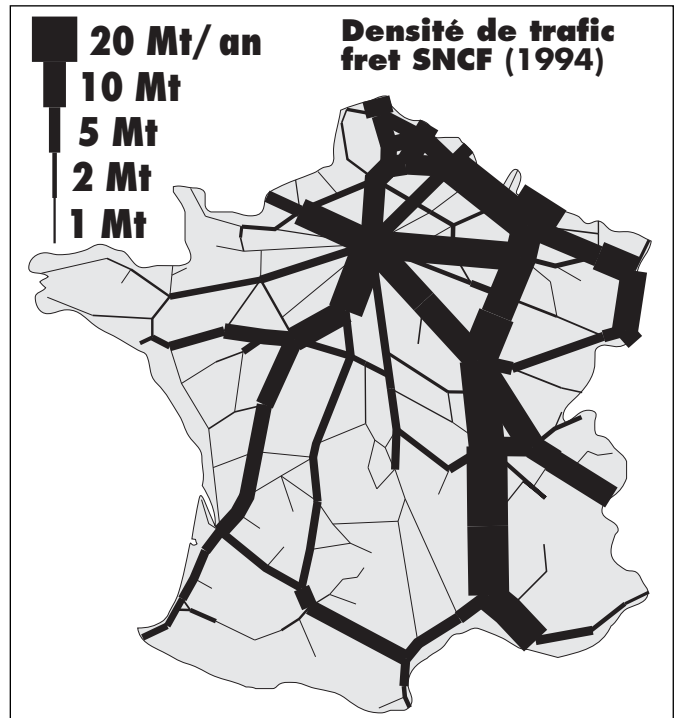


Liaison Seine-Nord :

113 km de canal à grand gabarit ou développement du multimodal dans toute la France, il faut choisir



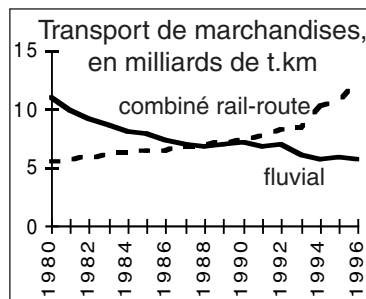
Cartographie GLAC Ile-de-France. Source : VNF.



Cartographie GLAC Ile-de-France. Source : SNCF

Le transport fluvial en France et la liaison Seine-Nord

- Part modale du fluvial dans le total des transports de marchandises en France : 3 % (5,7 milliards de t.km en 1996).
- Trafic actuel des canaux Seine-Nord (canal du Nord + canal de St-Quentin) : environ 4 millions de tonnes par an.
- Trafic envisageable sur le canal du Nord mis au gabarit européen (convoi poussé de 4 400 t) : 8 à 10 Mt/an.
- Coût de la mise à grand gabarit du canal du Nord : 15 milliards de F (d'après Voies navigables de France). Au moins 7 ans de travaux.
- Chiffre d'affaires total du transport fluvial (hors tourisme) : 1,2 milliard de francs par an.
- Coût de la réfection de l'ensemble du réseau navigable à petit gabarit (transport + tourisme fluvial) : 5 milliards de F.
- Transfert potentiel du trafic de l'autoroute Paris-Lille vers une liaison fluviale Seine-Nord à grand gabarit : 600 à 1000 camions/jour (d'après le Conseil général des Ponts & Chaussées), sur les 12 000 camions qui empruntent quotidiennement l'autoroute A1.



Le fret SNCF et le transport combiné rail-route

- Part modale du transport ferroviaire : 24 % (48,3 Md t.km en 1996).
 - Trafic fret SNCF Paris-Lille : environ 10 millions de tonnes/an.
 - Augmentation potentielle du trafic ferroviaire entre Paris et Lille, moyennant quelques aménagements ponctuels : 5 Mt/an.
 - Part du transport combiné dans le trafic marchandises de la SNCF : 25 % (12,2 Md t.km en 1996).
- Le transport combiné rail-route représente donc désormais plus du double du trafic fluvial français. Il progresse d'environ 10 % par an depuis 1990, alors que le trafic fluvial est en décroissance sur la

longue durée (voir graphique ci-contre).

- Aide publique au transport combiné en France : 350 MF/an (depuis 1995).
- Aide publique au transport combiné en Allemagne : environ 1 milliard de F/an jusqu'en 2010.
- Coût d'un portique à conteneurs : 4 à 8 MF.
- Coût d'une grue à conteneurs sur roues (= stacker) : 3,5 MF.
- Coût d'une plate-forme multimodale rail-route : environ 250 MF.

Pour 15 milliards de F, on pourrait donc :

• **Soit** mettre à gabarit européen le canal du Nord, qui pourrait voir son trafic augmenter de 3 à 8 millions de tonnes par an, soit l'équivalent de 5 trains supplémentaires par jour et par sens entre Paris et le Nord (ligne non saturée), en captant, dans le meilleur des cas, moins de 10 % du trafic poids lourds de l'autoroute Paris-Lille.
NB. En réalisant Seine-Nord en 10 ans, on dépenserait chaque année plus pour ce canal que le total du chiffre d'affaires du transport fluvial, au détriment des autres investissements fluviaux.

• **Soit entretenir le réseau fluvial** existant (il manque 200 MF/an à VNF pour assurer correctement cette mission) pendant 10 ans, soit 2 milliards, + **restaurer le réseau fluvial** (5 milliards), + tripler l'**aide publique au transport combiné** pendant 10 ans (7 milliards) pour atteindre le niveau de l'aide publique en Allemagne, + aménager 2 **plates-formes multimodales** à 250 MF pièce (0,5 milliard), + 50 portiques à conteneurs et 50 stackers (0,5 milliard).

Une politique des transports intelligente s'inspirera plutôt de la seconde option. Tout en modernisant les canaux existants, on développerait le transport combiné, plus efficace pour enrayer l'accroissement continu du trafic routier de marchandises.

Par ailleurs, pour la seconde option, il n'est pas besoin d'inventer un financement extérieur au budget Transports de la nation, tel celui qui avait été prévu pour le canal Rhin-Rhône (financement par EDF).