



Seine-Escaut Porte d'entrée multimodale en Europe



Enjeux mondiaux des transports maritimes et fluviaux

COFHUAT 22 avril 2016



Co-financed by the European Union
Trans-European Transport Network (TEN-T)

Rail et Voie d'eau : des modes de transport complémentaires

Des modes de transport alternatifs ou prioritaires selon les pays :

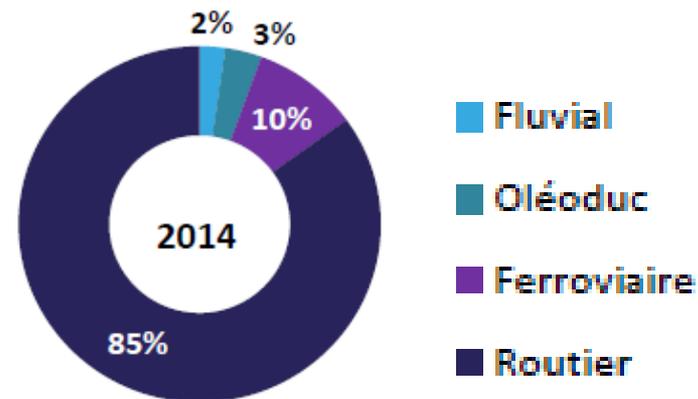
- En France, le mode routier prédomine (85% des volumes transportés), et Fer et voie d'eau se partagent 12% des volumes restants
- Aux USA, rail et voie d'eau prédominent ensemble et se partagent 60% des volumes (resp. 20% et 40%)

Des modes de transport qui réduisent la facture énergétique :

- 1 convoi de 3800t
- = 3 trains longs
- = 150 camions de 25t de charge utile

Des modes de transport qui structurent la supply chain

Part modale du transport de marchandises en France en %

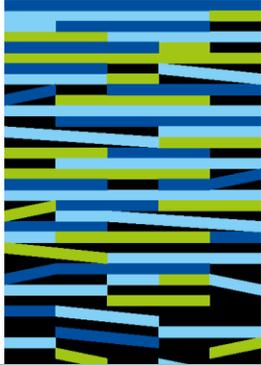


source : Commissariat général au développement durable – Service de l'observation et des statistiques - 2015

Le réseau de Corridors multimodaux européens (CNC)

L'Union européenne a défini 9 Corridors principaux

- 4 Corridors /9 concernent la France
- Les corridors facilitent la mise en oeuvre du réseau de transport. Ils concentrent les soutiens européens du Mécanisme d'Interconnexion Européen (MIE) (budgets publics et privés) sur 3 priorités :



- Faire disparaître les goulots d'étranglement
- Construire les connections transfrontalières manquantes
- Promouvoir l'intégration et l'interopérabilité.

Les financements européens s'articulent autour de ces corridors (call 2015 du MIE) :

- 13 Mrds distribués en 2015
- 276 projets financés

Seine-Escaut porte d'entrée multimodale en Europe

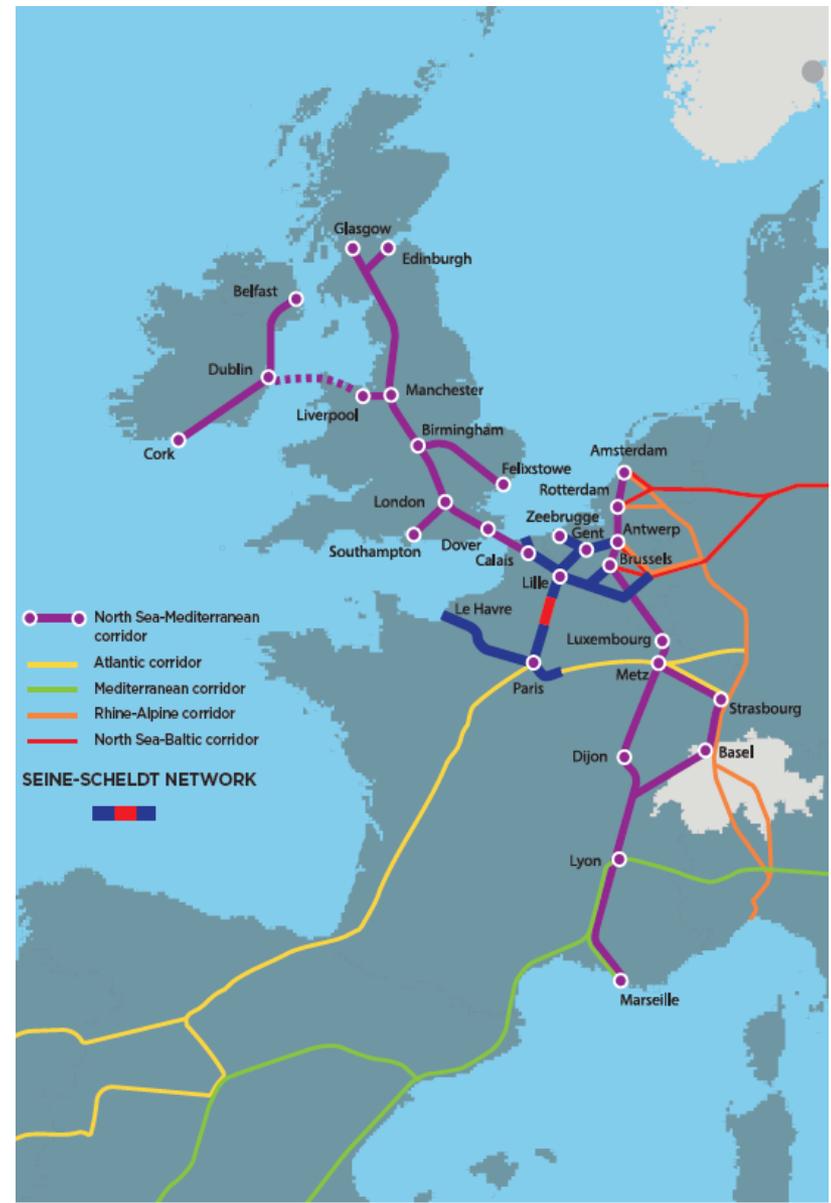
Un corridor représentant :

- 44% des flux maritimes EU 27**
- 40% des flux voie d'eau EU 27**
- 16% des flux ferroviaires EU 27**

Le projet prioritaire de liaison fluviale à grand gabarit du corridor Mer du Nord-Méditerranée pour servir **l'économie interne de l'Europe et ses échanges avec le reste du monde** à travers ses grands ports maritimes

Un projet **favorisant le report modal et le désengorgement** d'axes routiers saturés

Au cœur du réseau des **corridors multimodaux européens**



Seine-Escaut : porte d'entrée multimodale en Europe

Les impacts économiques du projet aux différentes échelles géographiques

- **Au niveau international**
 - Porte d'entrée multimodale en Europe (USA, Chine, Dubaï, ..)
 - Possibilité d'investissements internationaux bord à canal
- **Au niveau européen**
 - Mise en œuvre du corridor multimodal Mer du Nord-Méditerranée
 - Développement de hubs multimodaux européens
 - Contribution au report modal de 30% des flux moyenne et longue distance
- **Au niveau national**
 - Développement de l'hinterland des grands ports maritimes
 - Mise en œuvre de la politique multimodale et de la transition énergétique
 - Développement de l'économie circulaire
 - Développement d'une flotte moderne et innovante
- **Au niveau régional**
 - Développement et aménagement du territoire
 - Compétitivité des entreprises et emplois
- **Au niveau local**
 - Valorisation économique (PFM, installations industrielles et logistiques)
 - Tourisme

Seine-Escaut : porte d'entrée multimodale en Europe

Les principaux enjeux internationaux identifiés

- **Chine**
 - Flux matières premières/recyclage
 - Flux produits transformés
 - Investissements Ports/PFM (ex Metz,..)
- **Dubai**
 - Mission Cousquer/Scemama printemps 2009
 - Intérêt de la PFM de Cambrai-Marquion (Cœur européen de DP World)
- **Amérique du Nord**
 - Echange système des Grands Lacs : Mission B.Sutton juillet 2014
 - Expertise VE US Corp of Engineer / IW Trust fund / IW Supervis. board
 - Implication ingénierie nord-américaines – Mission VNF/GPMD mai 2015
 - Investissements bord à canal
 - Développement solutions fleuve/mer/fleuve sans rupture de charge
- **Amérique du Sud/Amérique centrale**
 - Coopération internationale VE Amérique du Sud
 - Benchmark organisation travaux / ingénierie ACP - Panama

**Un travail en coopération étroite avec
le MAE, Business France et Atout France**

Seine-Escaut : porte d'entrée multimodale en Europe

Les actions de la France pour développer les enjeux internationaux identifiés

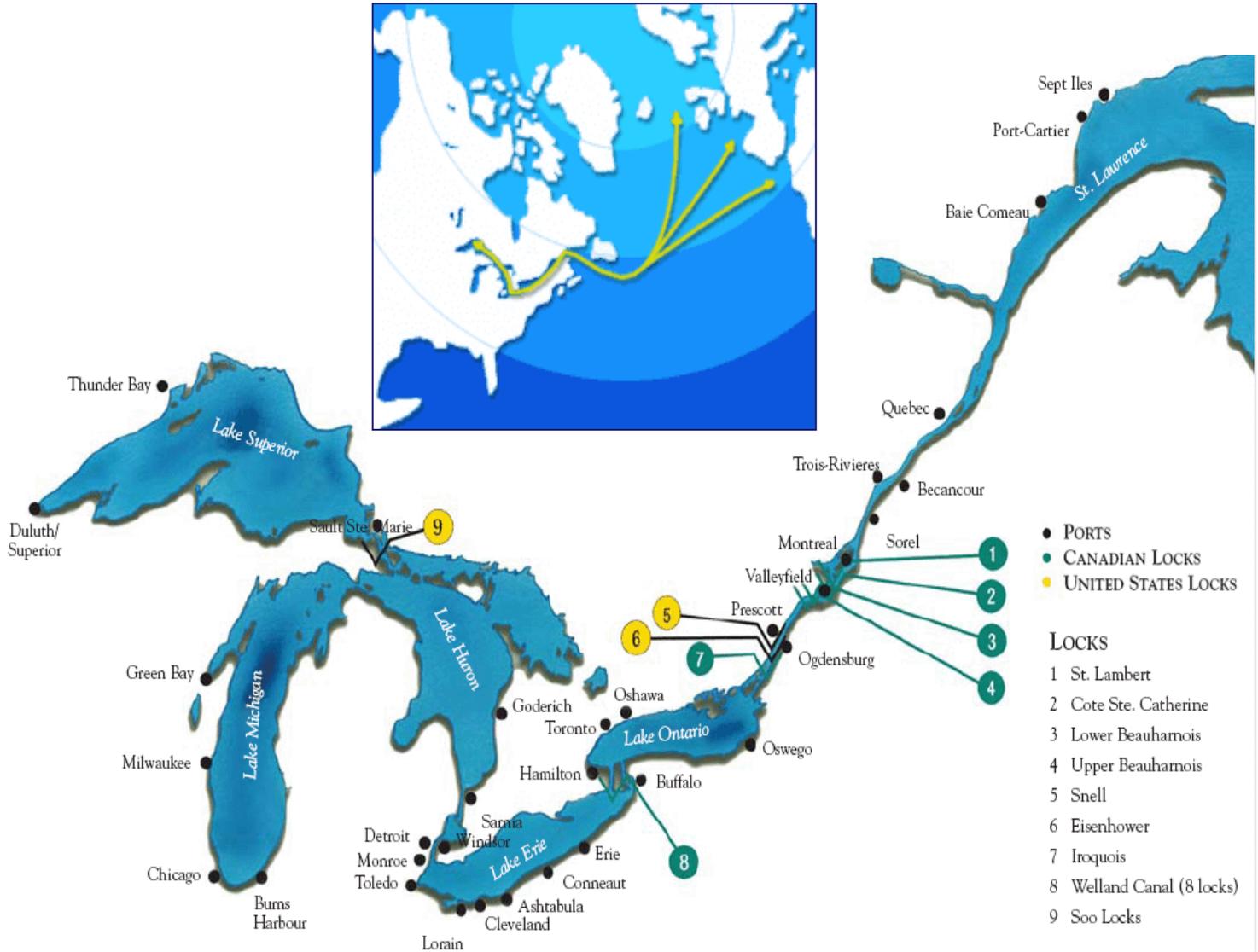
➤ Conseil stratégique de l'attractivité du 22 mars 2016 (F.Hollande)

*« Et la France dispose de la première façade maritime européenne, avec sept grands ports maritimes. Je rappelle que le port de Marseille est le premier port français, le premier port de la Méditerranée, ça, c'est un premier atout. **La France possède aussi le plus long réseau de voies navigables naturel et artificiel d'Europe, sur plus de 8500 kilomètres, et on verra que les voies navigables c'est un atout par rapport à la lutte justement contre le réchauffement climatique** »*

*« ...et il y a aussi les investissements. Nous avons décidé que l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle serait directement relié à Paris par un train express, dont la durée de voyage pour l'utilisateur sera limitée à 20 minutes, et ce sera possible à partir de 2023. De même nous allons développer un projet qui s'appelle le projet Eole, qui permettra à partir de 2020 de relier, là encore, les aéroports et le quartier d'affaires de la région parisienne. **Et puis nous avons le canal Seine-Nord-Europe qui, là encore, pourra voir ses travaux débuter en 2017.** »*

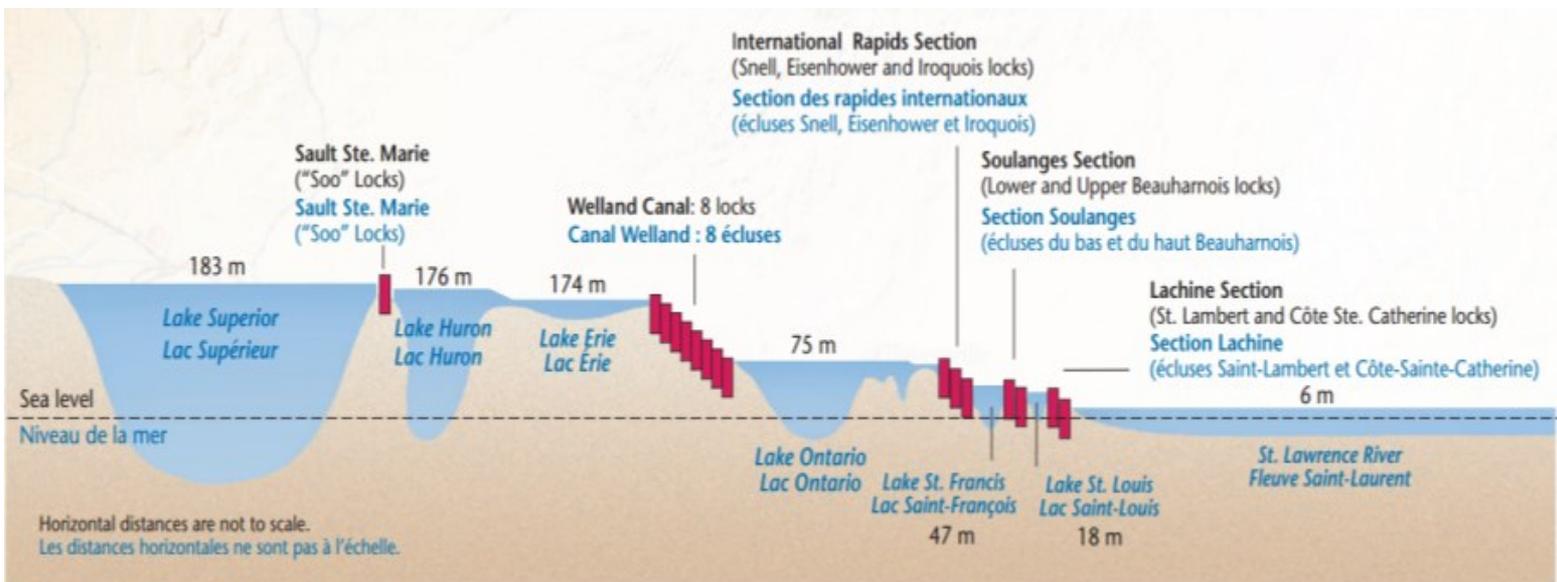
Intervention devant les 30 présidents des sociétés internationales qui investissent en France (Us, Canada, Chine, Dubai, Turquie, Allemagne, UK,..)

Enjeux internationaux – Système des Grands Lacs



Enjeux internationaux – La voie d'eau du Saint-Laurent

- Montreal to Lake Ontario - 2 U.S., 5 Canadian Locks
- Welland Canal - 8 Canadian Locks
- St. Mary's River - 4 U.S. parallel locks

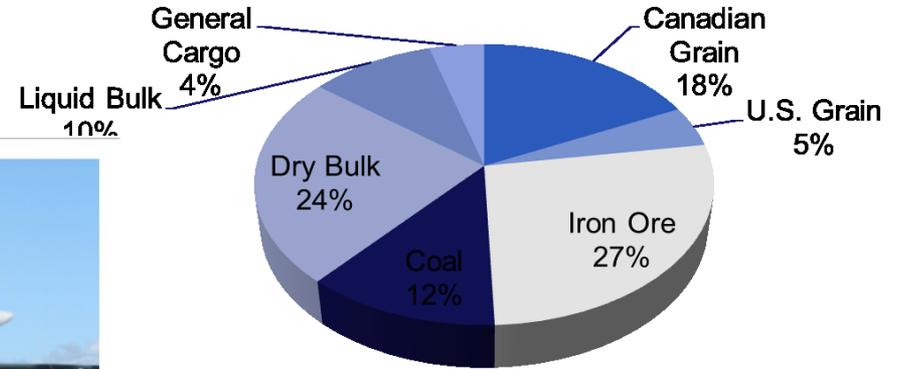


Enjeux stratégiques du système des Grands Lacs

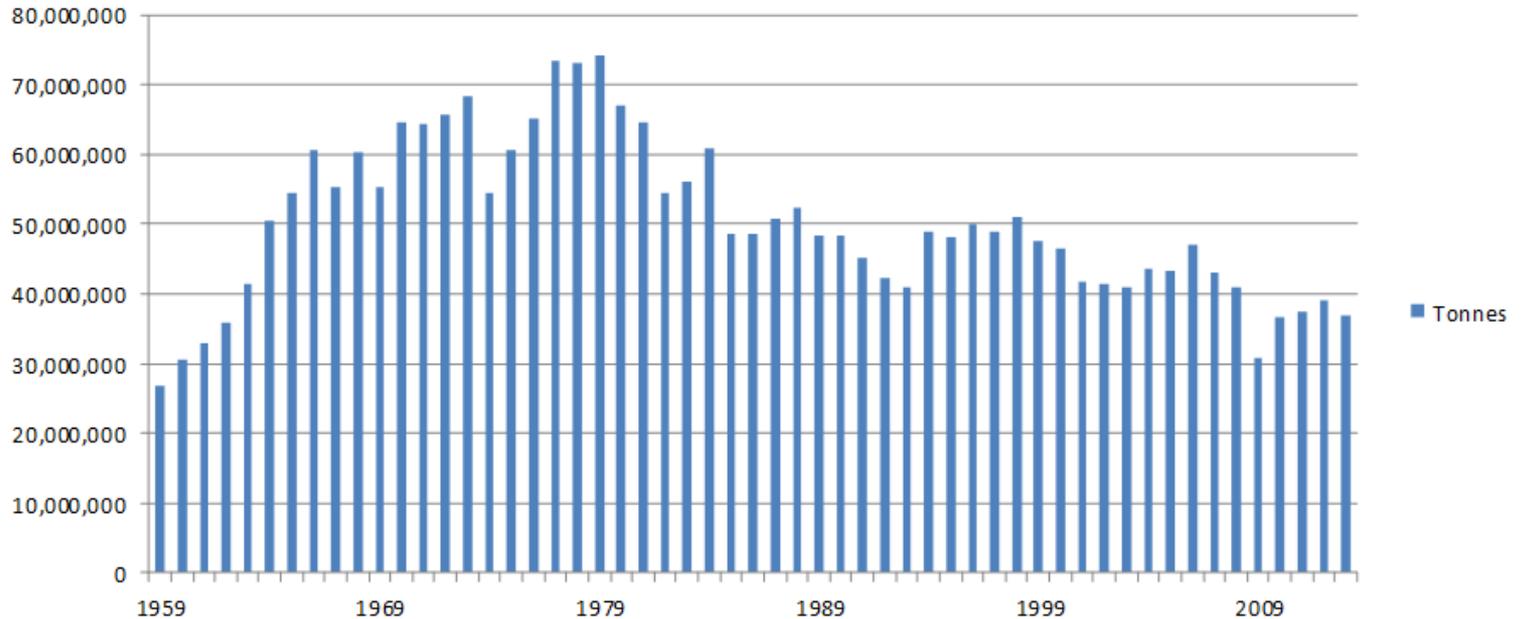


Plus de 150 millions de Nrd-américains vivent à moins de 8 heures de route d'un des ports majeurs du système des Grands Lacs

Enjeux échanges et trafics du système des Grands Lacs

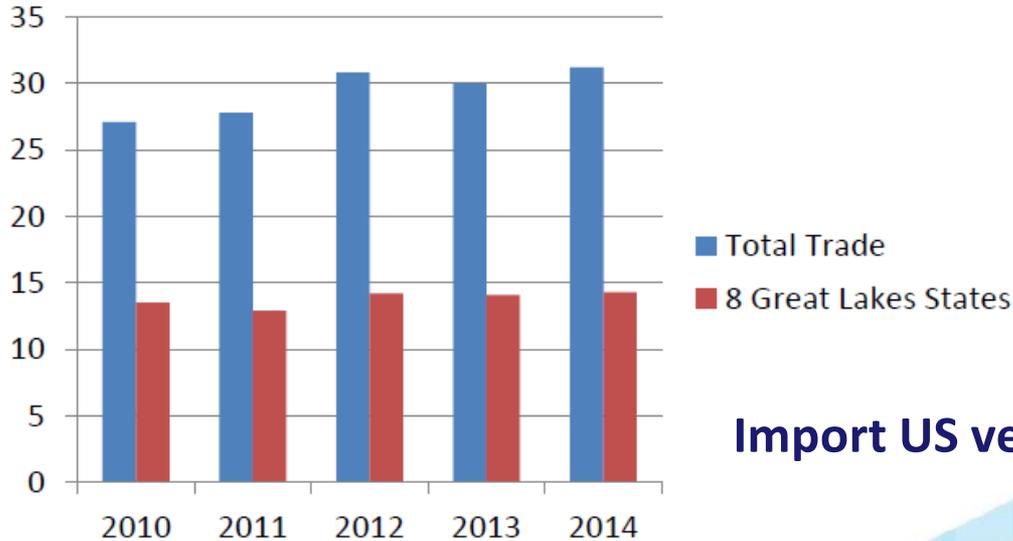
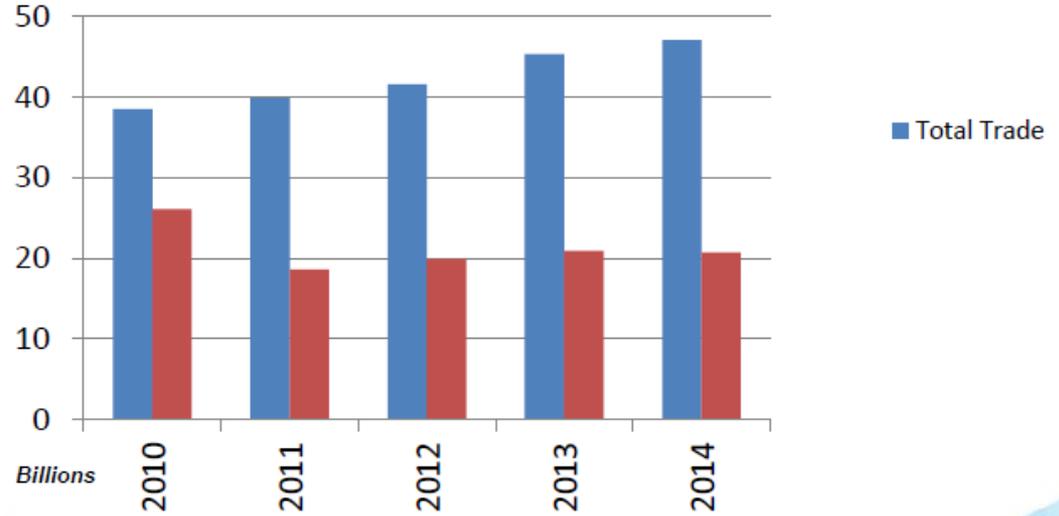


Tonnes



Echanges commerciaux US/France Total/ Grands Lacs

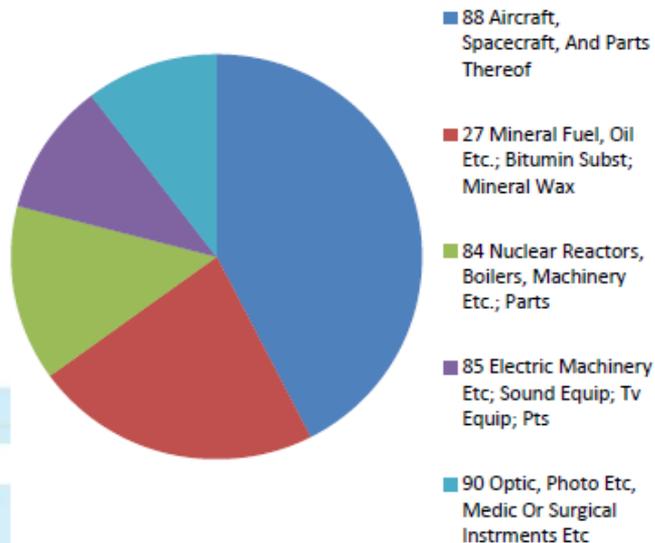
**Exports
France vers US
(Mrd \$)**



Import US vers France (Mrd \$)

U.S. Exports—Former, Current, Future

Top 5 U.S. Export Commodities to France in 2014

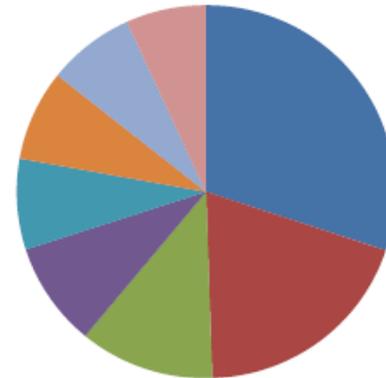


- Advanced technology
 - Aerospace, nuclear, renewable energies
- Manufactured goods
- Raw materials
- Grain
- Gas – Marcellus/Utica
 - Methane, LPG
- Chemicals

From France to *l'Amérique*

- Nuclear energy provides 70% of France's electricity
- Airbus vies with Boeing for world market share
- Wine & spirits:
 - champagne, bordeaux, cognac
- Cosmetics, perfume and medicine
- Show me the Monet=\$\$\$

84 Nuclear Reactors, Boilers, Machinery Etc.; Parts	9,502,129,223
88 Aircraft, Spacecraft, And Parts Thereof	6,121,558,681
22 Beverages, Spirits And Vinegar	3,638,755,899
98 Special Classification Provisions, Nesoi	2,840,694,601
30 Pharmaceutical Products	2,484,512,102
97 Works Of Art, Collectors' Pieces And Antiques	2,477,965,623

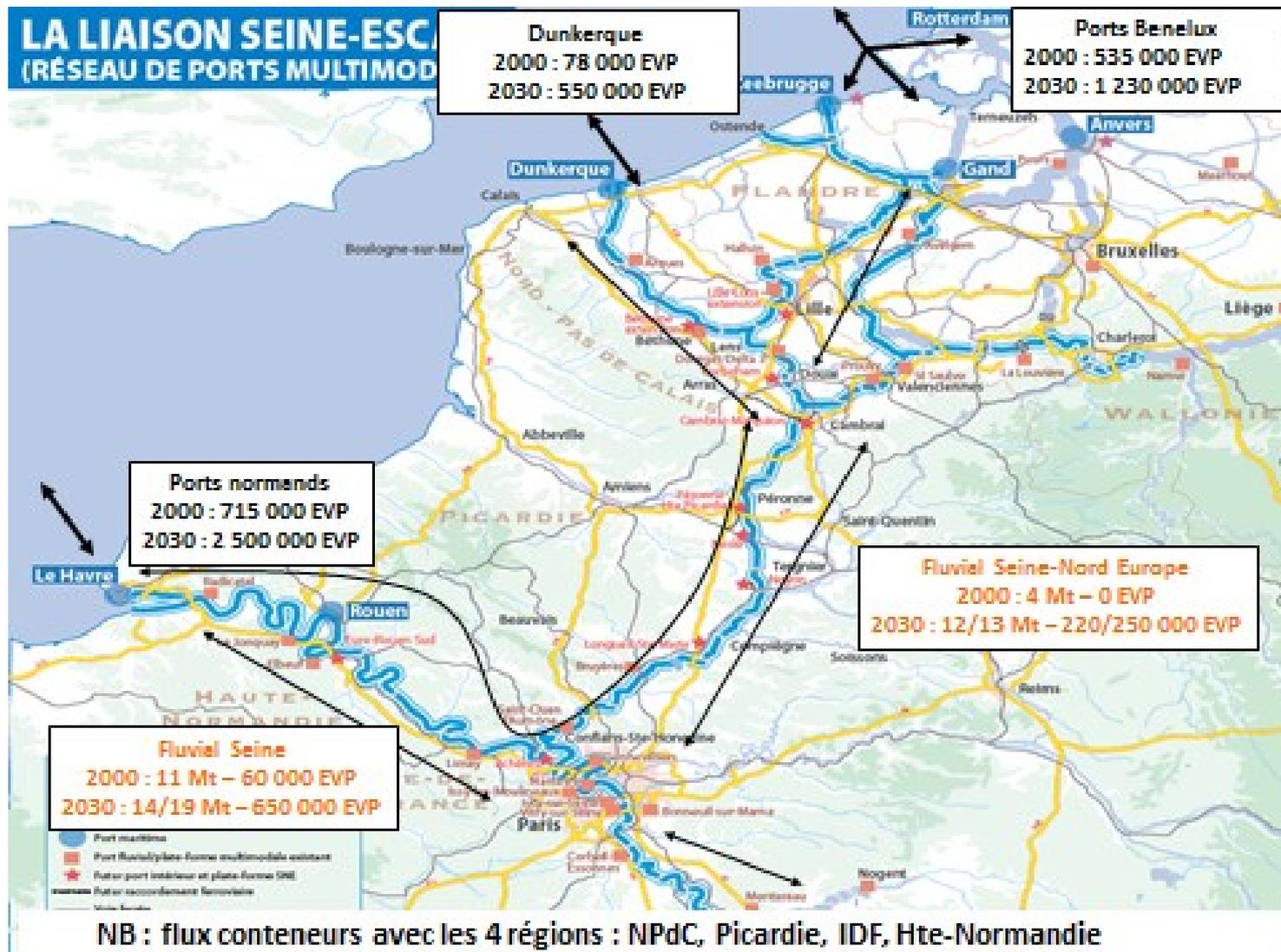


Enjeux stratégiques du système des Grands Lacs



Le système GLSLS est au service d'une région qui compte pour 55% de la production nord-américaine

Seine-Escaut – Prédiction de trafic conteneurs TEU 2030



Données physiques

- 107 km Class Vb (4,500T) Canal
- 6 écluses (hauteur: 13 à 25 m)
- 61 ponts
- 80 millions m3 excavation
- 3 ponts- canaux (jusqu'à 1300m)
- Bateaux: 185mx11,40x (4.5+7)

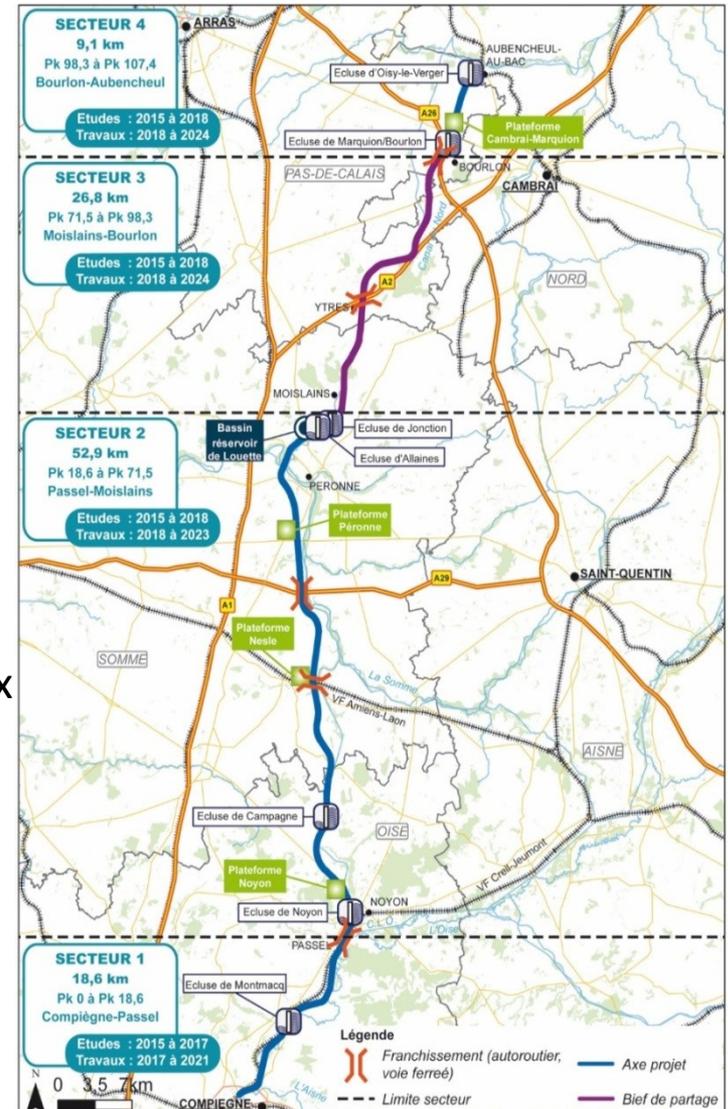
Capacité infra : 35 MT/an (vs5MT)

- 2+2 nouvelles PFM
- 3 quais industriels
- Tourisme: Port pour paquebots fluviaux

Emplois:

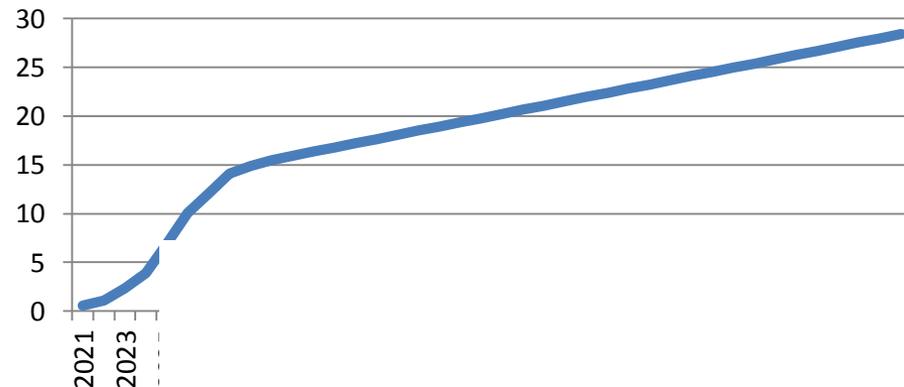
Travaux : 9,500/an

Exploitation : 5,000 ouverture (25,000 en 2040) yc plate-formes/tourisme sur périmètre Seine-Escaut



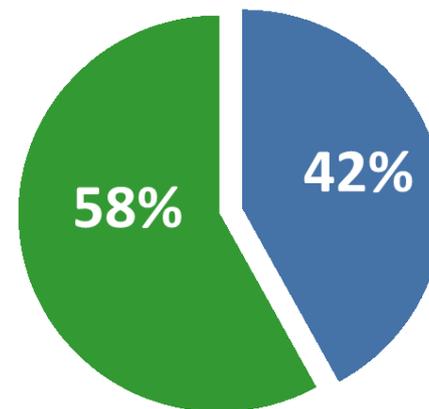
Développement du trafic

- ✓ 4 MT (2015 – small gauge)
- ✓ 15 MT (2030) 10% modal share)
- ✓ 25 MT (2050)



Données financières

- ✓ Coût du project : 4,8 Mrd€ (2013)
- ✓ Coût travaux : 3,3 Mrd€ (2013)
- ✓ Avancement 2015 (Etudes et travail préliminaires) : 220 M€
- ✓ EU : 50% Etudes /40% Travaux
- ✓ Etat Français/Collectivités territoriales : complement, incluant le développemer des 4 plateds-formes le long du canal



■ European Union

■ French State + Local Territories



Corridor multimodal Rail- Voie d'eau entre Amsterdam et Marseille

Réunion mission parlementaire
MM. Bignon/Vandierendock
12 avril 2016 à Bruxelles



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)



GEIE Seine-Escaut



PORTS DE MOSELLE



PORTS DE LILLE



nv De Scheepvaart
de kracht van de waterweg

OITC

Le corridor Mer du Nord – Méditerranée au cœur d'enjeux industriels et logistiques



L'étude corridor Rail/Voie d'eau – Emergence de hubs européens



Cibles de trafic

- le transport national de fret à longue distance
- le transit intra-européen
- la massification à partir/vers les ports maritimes

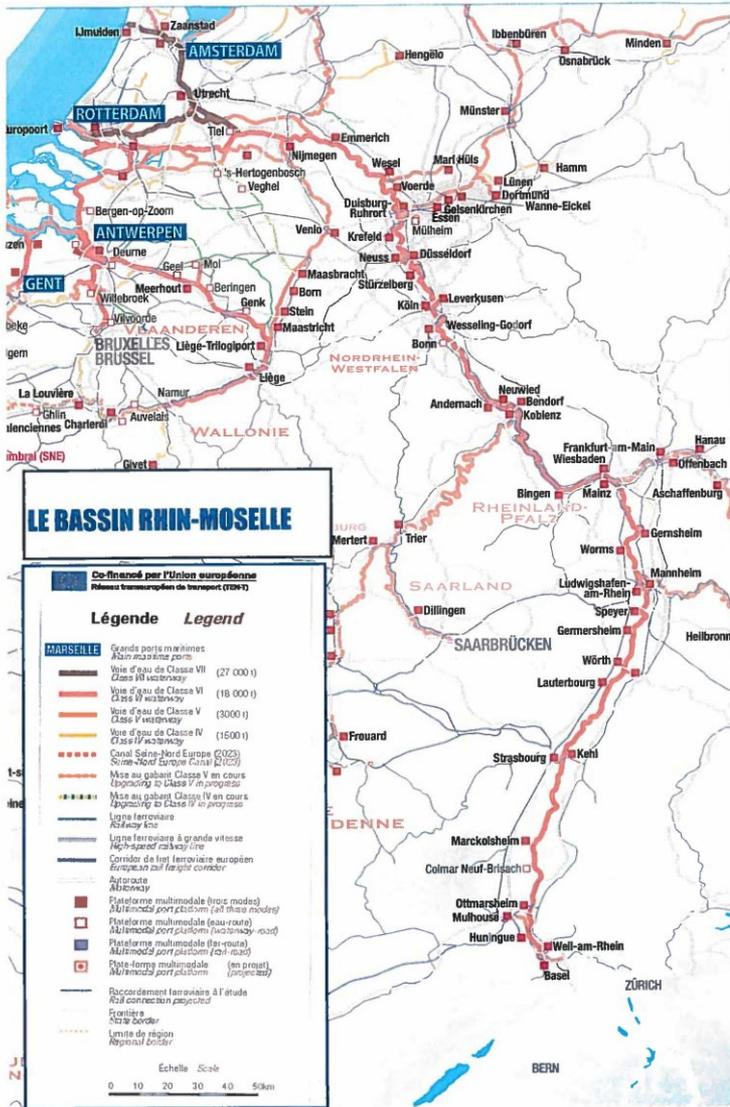
Développement de terminaux intérieurs multimodaux et d'offres de transport intégrées

- Rééquilibrage de l'offre des ports maritimes français
- Relocaliser en France une part de la valeur ajoutée de nos importations et exportations
- Opérateurs de transport multimodaux européens

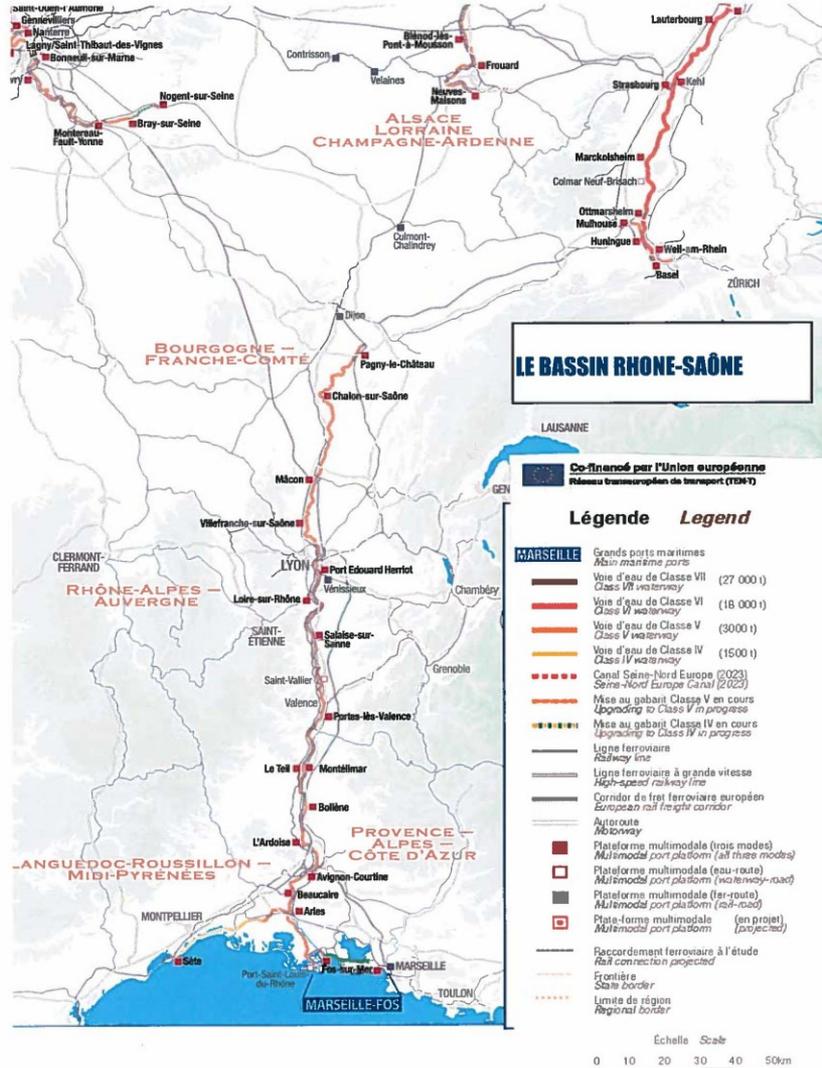
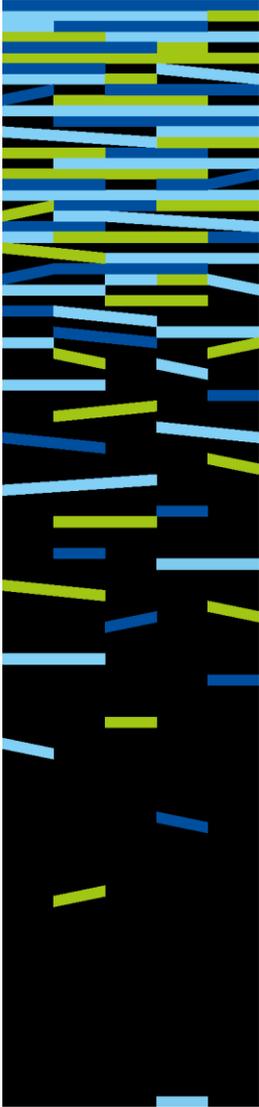
Le bassin Seine-Escaut



Le bassin Rhin - Moselle



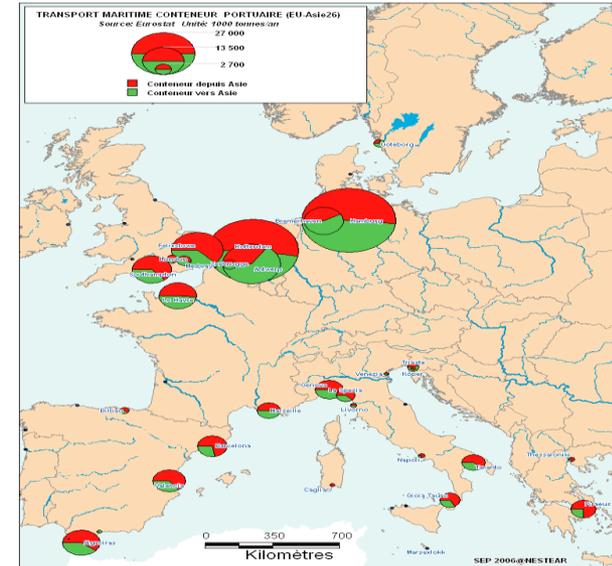
Le bassin Rhône Saône



Quels échanges extérieurs et intérieurs pour le corridor ?

Les échanges de l'Europe avec le reste du monde doivent être pris en compte par l'offre multimodale

- Amérique, Bassin méditerranéen, Moyen-Orient, Asie
- **Un déséquilibre entre l'accès par la Mer du Nord et la Méditerranée**
- Forte croissance attendue des flux maritimes



Les échanges intra-européens sont permis par les interconnexions avec les autres corridors multimodaux européens

- Corridor Mer du Nord – Baltique
- Corridor Atlantique
- Corridor Rhin Alpes
- Corridor Méditerranée



Approche multidimensionnelle de la multimodalité

D'un point de vue analytique :

la chaîne logistique multimodale **augmente performance et bénéfices**

- Utilisation des différents **modes massifiés dans leur domaine de performance**
- Maximisation des **bénéfices internes industriels** (Wider Economic Benefits - WEB)

D'un point de vue opérationnel :

la multimodalité est une notion complexe pour les chargeurs

- Actuellement, **une offre jugée complexe + des acteurs jugés trop nombreux** par les chargeurs pour mettre en œuvre des chaînes logistiques multimodales vs solutions simples par la route
- **Manque de maillage, difficulté de gérer les chaînes**, concurrence de la route
- **Problème du contenant et des ruptures de charge** : conteneurs déchargés aux 2/3 dans d'autres contenants à Rotterdam, caisses mobiles induisant un surcoût+délais dans le cas du transport combiné terrestre

En pratique :

une multimodalité faiblement développée pour les produits massifiés en France, et peu en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique,

car limitée à des trafics de courte distance....

Mais c'est le modèle économique hub and spoke des « expressistes »

4 filières de chargeurs en lien avec la voie d'eau



**AGRICULTURE, CHIMIE ET
AGRO-INDUSTRIE**

**MATERIAUX DE
CONSTRUCTION et BTP**

**CONTENEURS et COLIS
LOURDS**

**ECONOMIE CIRCULAIRE
DECHETS/RECYCLAGE**

Les chargeurs investissent le transport (1/4)

AGRICULTURE, CHIMIE ET AGRO-INDUSTRIE



ETAT :

- Coût important du stockage en silos
- Saisonnalité de la production : forts à-coups de production / ordres de mouvement, selon les récoltes et prix du marché
- Forte part du coût du port dans le coût de transport

OPPORTUNITE :

- Augmenter les exports via les plate-formes multimodales proches des lieux de production, et liées aux Ports Maritimes
- Développer le secteur de la chimie (pétrochimie, engrais)

BESOINS :

- Massification du transport, du stockage, sur les plate-formes multimodales en bord à quais
- Augmenter la flexibilité en multi-lots / conteneurs
- Augmenter la vitesse de (dé)chargement

Les chargeurs investissent le transport (2/4)

MATERIAUX DE CONSTRUCTION et BTP



ETAT :

- Courtes distances de transport (<40km)
- Forte sensibilité au coût du transport
- Le transport routier prédomine

OPPORTUNITE :

- Dépendance au marché des BTP : opportunité d'approvisionner les marchés de construction des agglomérations via les Corridors européens (Core Network Corridors) et massification rail – Voie d'eau
- La raréfaction des matériaux disponibles augmente les distances parcourues, et potentiellement les modes de transport

BESOINS :

- Approvisionner les grandes villes : mutualisation, massification
- Création de bords à quais équipés, zones de transformation.

Les chargeurs investissent le transport (3/4)

CONTENEURS et COLIS LOURDS



ETAT :

- Organisation en centres de distribution européens (hubs), irrigant des centres régionaux ou locaux
- Centres européens proches du littoral, alimentés de façon massifiée et reformant des chargements palettisés

OPPORTUNITE :

- Les corridors européens structurent le réseau multimodal, augmentent l'efficacité et la fluidité des échanges

BESOINS :

- GMS :
 - Réduire la longueur des transports palettisés routiers
 - Réduire les circuits courts au profit de centres de regroupements intermédiaires
 - Standardiser et automatiser la chaîne logistique
- AUTOMOBILE : gestion de la supply chain à flux tendu, la fréquence est privilégiée

Les chargeurs investissent le transport (4/4)

ECONOMIE CIRCULAIRE DECHETS/RECYCLAGE



ETAT :

- Secteur en mutation vers des centres de retraitement industriels (massification, tri et transformation),
- Secteur réceptif à l'innovation
- Maturité hétérogène des secteurs

OPPORTUNITE :

- Secteur en mutation, pouvant évoluer rapidement
- Possibilité de bénéficier des effets d'échelle liés aux corridors européens

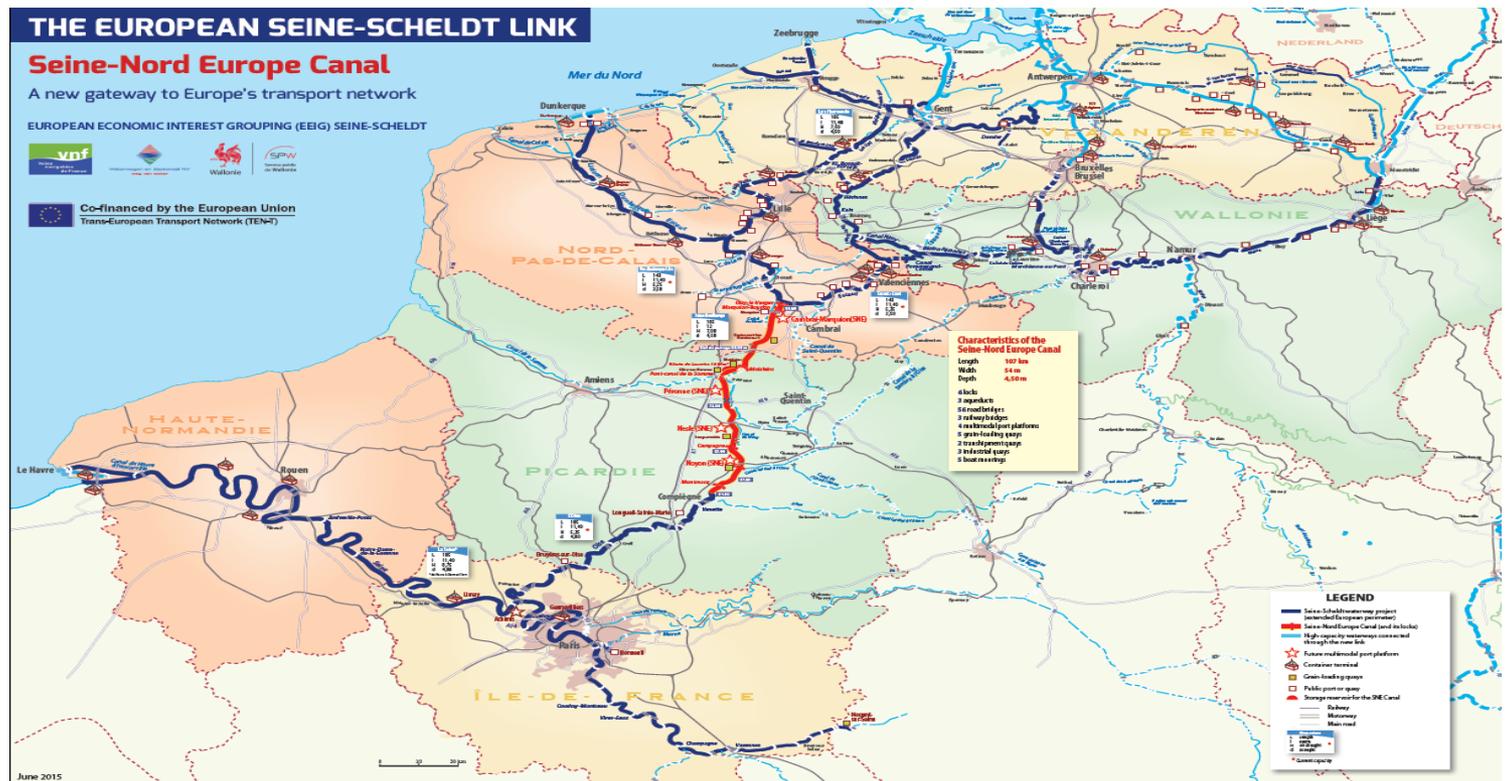
BESOINS :

- Hausse des besoins de transport
- Rapprocher les centres de retraitement de la voie d'eau
- Baisser le coût d'approche des déchets

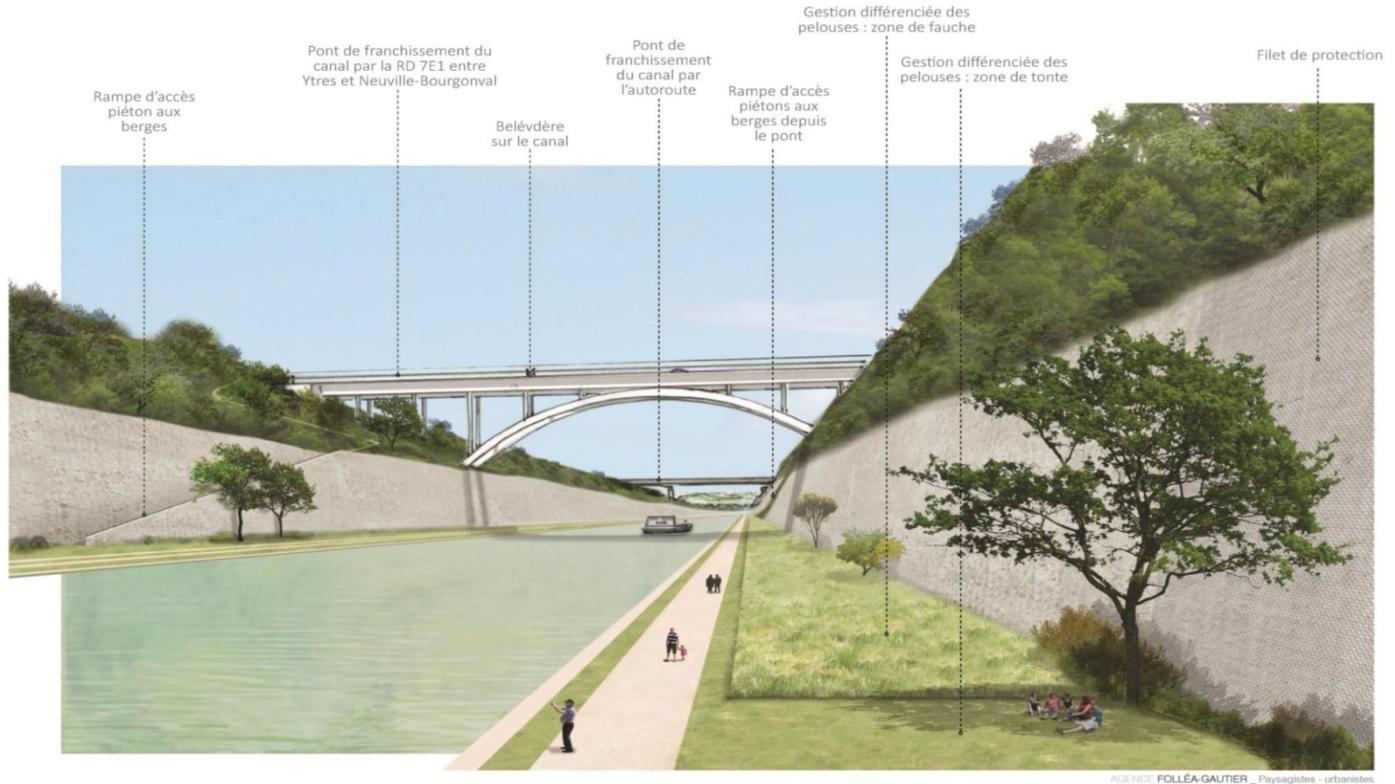
Seine-Escaut et un réseau de villes du Havre à Dunkerque

Plus de 50 villes de plus de 25000 habitants situées à moins de 50 km de la liaison Seine-Escaut et/ou de SNE. Une opportunité de mutualisation pour:

- Rendre nos entreprises plus compétitives à l'export
- Développer grâce aux infrastructures et à la logistique l'attractivité des territoires pour les investissements étrangers



Potentiel d'ouverture européenne et internationale unique grâce à nos façades maritimes



Merci pour votre attention et vos questions

Nicolas Bour
Voies navigables de France
nicolas.bour@vnf.fr



La multimodalité sur le Corridor Amsterdam-Marseille

Le transport multimodal apparaît comme un atout fort du Corridor Amsterdam – Marseille, dans un contexte d’ouverture de l’Europe à l’économie mondiale et de développement durable



Le transport multimodal doit répondre aux attentes des chargeurs :

- économies d’échelle et optimisation dans la production amont et aval des filières industrielles et logistiques
- organisation planifiée et juste à temps
- fiabilité
- transition énergétique, distribution urbaine, économie circulaire

Ses avantages viennent compléter d’autres atouts du Corridor Mer du Nord / Méditerranée :

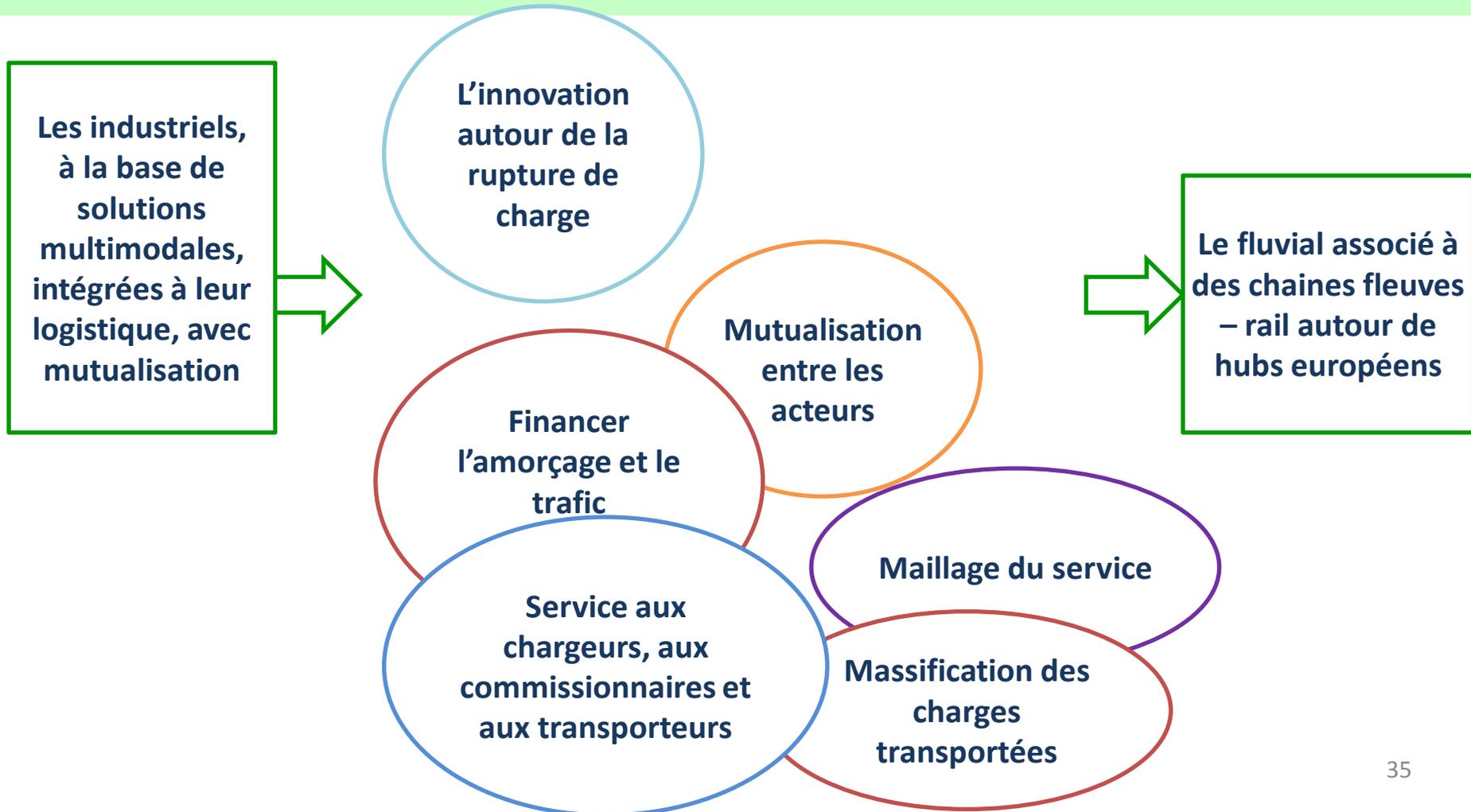
- richesse industrielle
- positionnement comme porte d’entrée maritime majeure au niveau européen, et carrefour entre corridors

Les acteurs souhaitent tendre vers un système de transport multimodal, utilisant le plus possible le rail et la voie d’eau :

- développement du transport multimodal à redynamiser
- mise en application de bonnes pratiques constatées ailleurs et transposables

Principaux freins et leviers de succès de la multimodalité

Des acteurs clé ➤ Des leviers de succès clé ➤ ...pour atteindre la multimodalité



Développer la mutualisation entre les acteurs

En mutualisant des sections de chaîne logistique, les chargeurs et les filières massifient leurs flux et améliorent l'intérêt économique du report modal et des éventuelles ruptures de charge.

On mutualise :

- **certains aspects de la chaîne** : unités et contenants de transports, moyens de manutentions, services dans les plateformes logistiques, retours à vide, etc.
- **entre acteurs de la chaîne de transport** : chargeurs, transporteurs, manutentionnaires, gestionnaire de plateformes.

Pour faciliter la mutualisation entre acteurs et la massification, il est nécessaire de :

- **Améliorer la communication** entre acteurs et l'**apprentissage mutuel** ;
- **Instaurer une culture de la multimodalité** parmi les acteurs, en lien avec **une meilleure connaissance des modes de transport** (rail et voie d'eau) **et du report modal** par les chargeurs.

**Développer une approche fondée sur le service aux chargeurs,
aux commissionnaires et aux transporteurs, en appui sur le développement de
ports intérieurs et de plateformes multimodales offrant aux chargeurs et aux
transporteurs de nombreux services à valeur ajoutée**

LES SERVICES

La formation des chargeurs en préalable :

pour que chargeurs et transporteurs connaissent les possibilités apportées par la multimodalité et le passage par un port intérieur.

Des services très divers :

dédouanement, stockage, organisation de la massification, gestion et réparation des conteneurs vides, transdocking, reconditionnement et reroutage des marchandises.

Des services en plateforme d'autant plus développés que des activités logistiques ou industrielles sont à proximité

des plateformes locales pour les dessertes locales (hubs locaux) et des plateformes structurelles de dimension européenne pour la couverture sur l'ensemble du Corridor et au-delà.



LES INFRASTRUCTURES

Des hubs structurants

Pour contribuer à fluidifier les échanges sur le corridor, et rééquilibrer l'activité entre le Nord du Corridor, très chargée, et le Sud, qui dispose de réserves de capacité

Des réseaux de ports intérieurs fluviaux au centre du dispositif

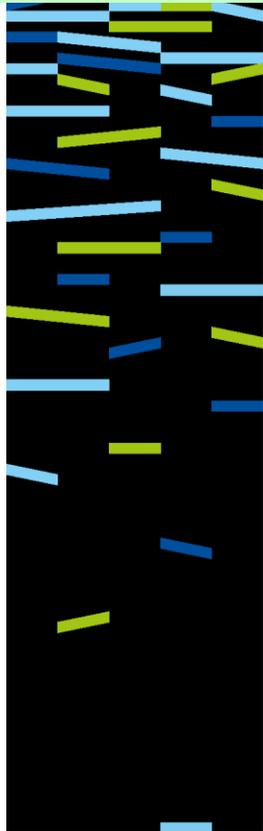
pour mutualiser les offres de services (ex. HAROPA, APROPORT, MEDLINK)

Des bassins fluviaux structurés en coopératives

pour offrir une structure commerciale et faire l'intermédiaire entre les bateliers et les ports (ex. sur la Seine : CNT, SCAT)

Développer le maillage du service

La coopération entre les différents modes de transport doit être privilégiée : route, voie d'eau et ferroviaire doivent être utilisés chacun de manière optimisée. Les transferts de charge, de mode à mode, doivent être facilités et développés.

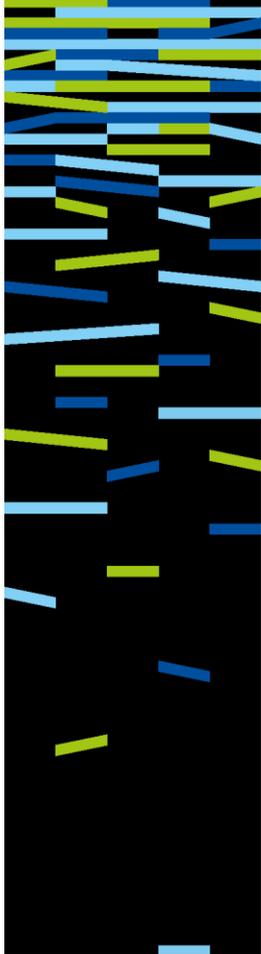


Pour se développer, le transport multimodal doit multiplier ses points d'accès :

- rapprocher les plateformes multimodales des sites de production,
- développer le réseau d'emplacements en bords à voie d'eau, notamment via des linéaires de quais supplémentaires,
- favoriser économiquement l'implantation des chargeurs sur les emprises en bord à voie d'eau, à l'exemple du Canal Albert en Belgique.
- Impliquer des opérateurs fret de proximité, pour dynamiser la capillarité et l'intermodalité fer – fleuve, comme mené par certains ports intérieurs (OFP à Ports de Paris, à Salaise-sur-Saône, à Strasbourg, sur la dorsale wallone), mais aussi par des ports maritimes et reposant sur une mutualisation interportuaire.

Développer l'innovation autour de la rupture de charge

De nouvelles techniques et organisations sont à promouvoir pour favoriser le transport intermodal.



La performance économique reste le critère prioritaire des chargeurs ; le transport doit être toujours plus performant et intégré dans leur logistique.

L'innovation doit soutenir des progrès permis par :

- de **nouvelles organisations**,
- l'utilisation des technologies de **mise en commun de données**,
- de nouvelles **techniques de transbordement**,
- de **nouveaux contenants ou moyens de transports** (fluviomaritime, porte-barges, motorisation au GNL, wagons surbaissés, trains longs).

L'action conjointe de nombreux acteurs publics et institutionnels doit se développer et s'intensifier pour développer le transport multimodal

Des pistes d'offres intégrées :

- **promouvoir auprès des chargeurs et prendre en compte l'avantage écologique du transport multimodal,**
- **promouvoir les actions locales** (aides à l'implantation en bords à quais), facilités en matière de stockage, financement d'engins de manutentions, etc. avec l'aide des réseaux de ports intérieurs et CCI,
- **faciliter le financement, et l'identification des porteurs potentiels de projets,**
- **adapter la dimension des projets à celle des porteurs de projets** et orienter les porteurs vers les financements adéquats.



Les Wider Economic Benefits



- Les grandes entreprises, confrontées à une concurrence mondiale, doivent rester compétitives **en optimisant tous les paramètres de leur supply chain**
- **les coûts de transport doivent être considérés globalement**, sur toute la chaîne logistique
- **l'intermodalité utilisant un mode massifié** dans la supply chain peut induire une augmentation de compétitivité et de productivité
- les acteurs économiques **tirent des bénéfices multiples** de la démarche, très au-delà du coût du segment transport seul