

Le Canal Seine-Escaut

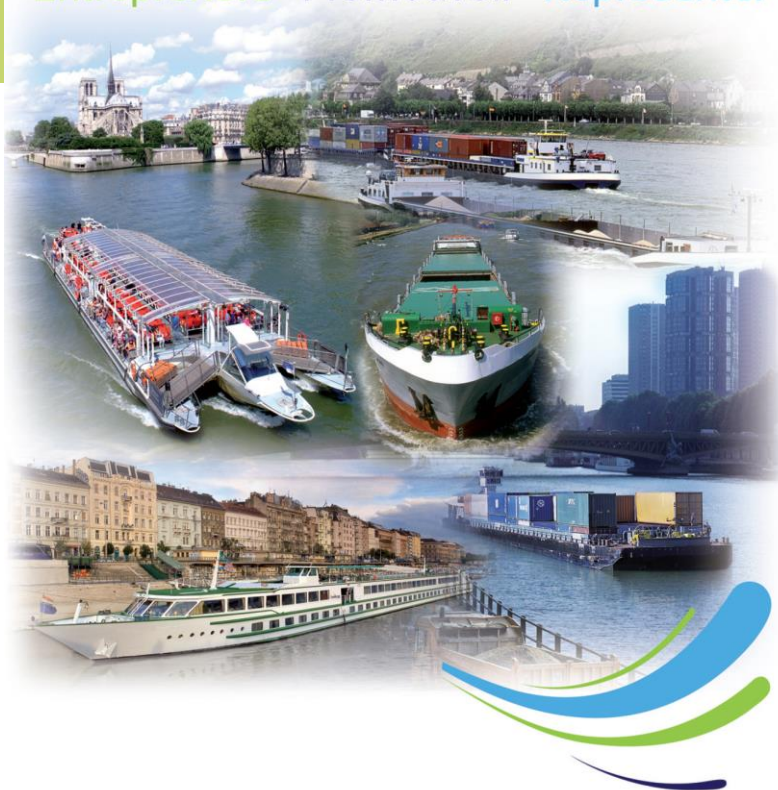
5 mai 2015

Les Rendez-Vous de
l'Assurance Transport 2015



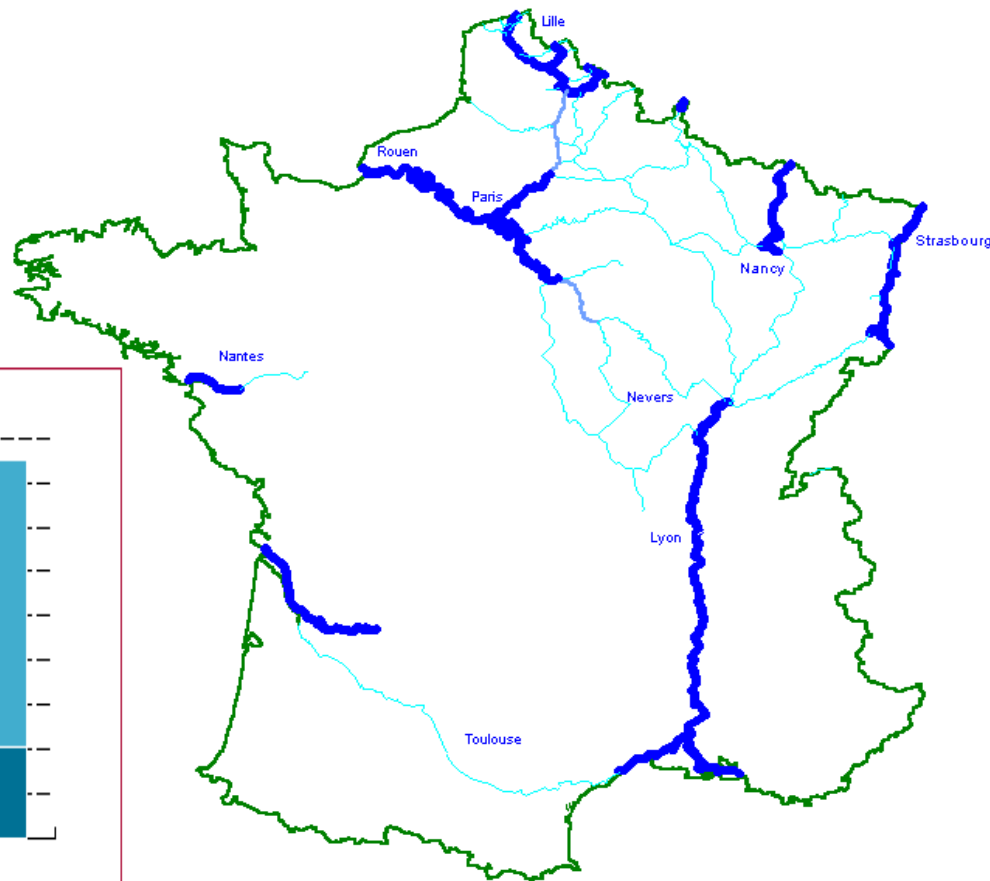
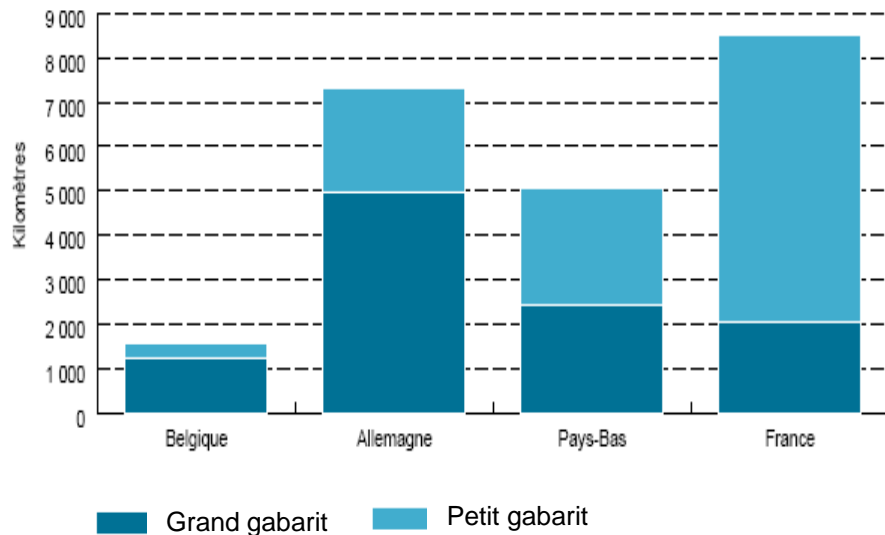
COMITÉ DES
**ARMATEURS
FLUVIAUX**

Entreprendre Promouvoir Représenter



Les caractéristiques du réseau fluvial français

- Une faible proportion de voies à grand gabarit
- Pas d'interconnexion entre les bassins



Le Canal Seine-Escaut

- 107 km de canal à grand gabarit de Compiègne à Cambrai
- Donnant accès à un réseau de plus de 5000 Km
- Ouvert à des unités de 185 m / 5000 tonnes
- Doublement du tonnage transporté par voie fluviale en France
- Coût de construction : 4,5 / 4,8 milliards d'euros

➡ **La dernière grande infrastructure fluviale réalisée en France date de 1965**

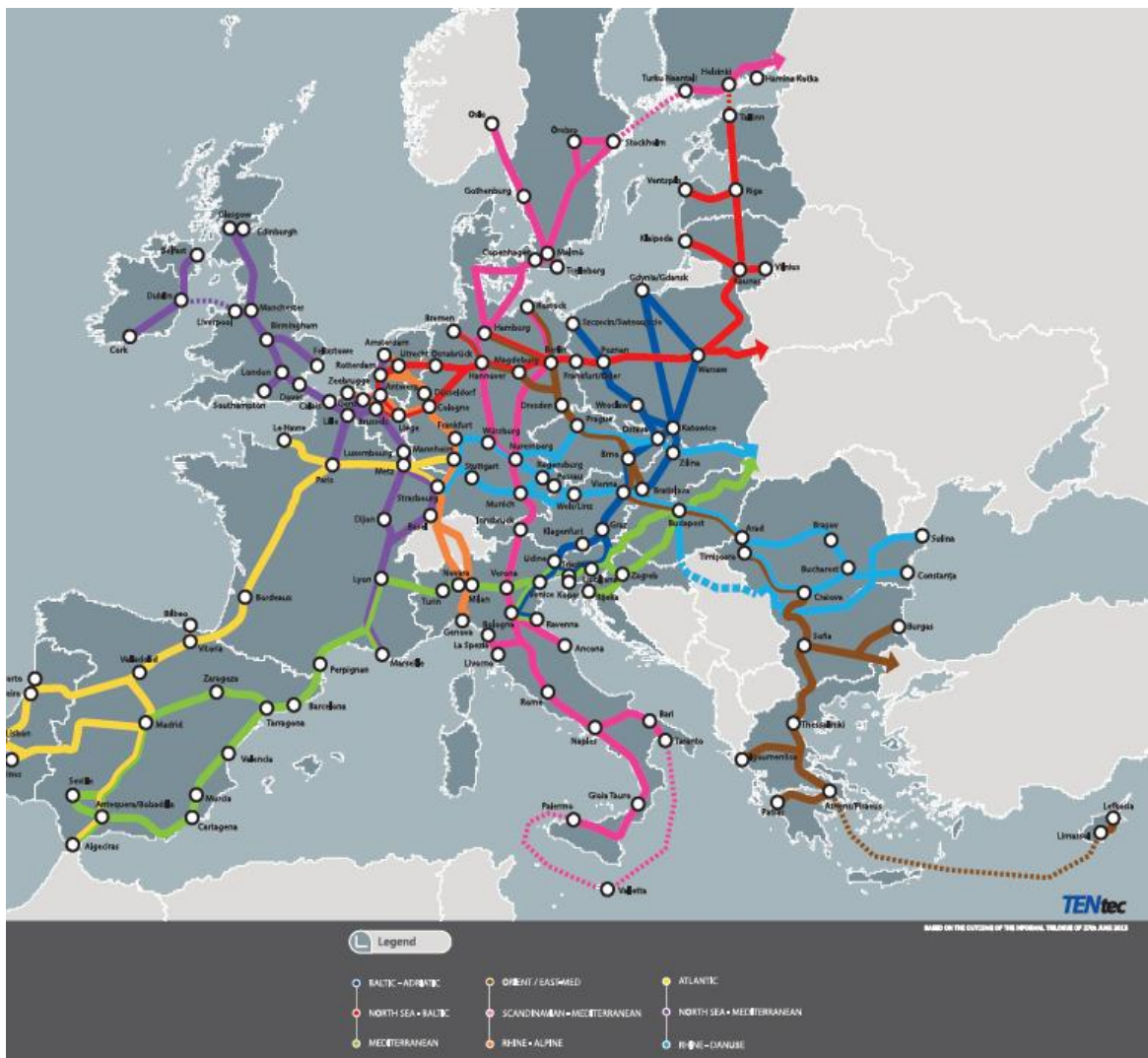


Le Canal, maillon manquant du réseau européen

- Seine-Escaut, au cœur du corridor Mer du Nord-Méditerranée connecté à 3 autres corridors multimodaux européens.

- Enjeu important pour les points nœuds multimodaux des Etats membres de ces quatre corridors : France, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni, Irlande, Luxembourg, Allemagne...

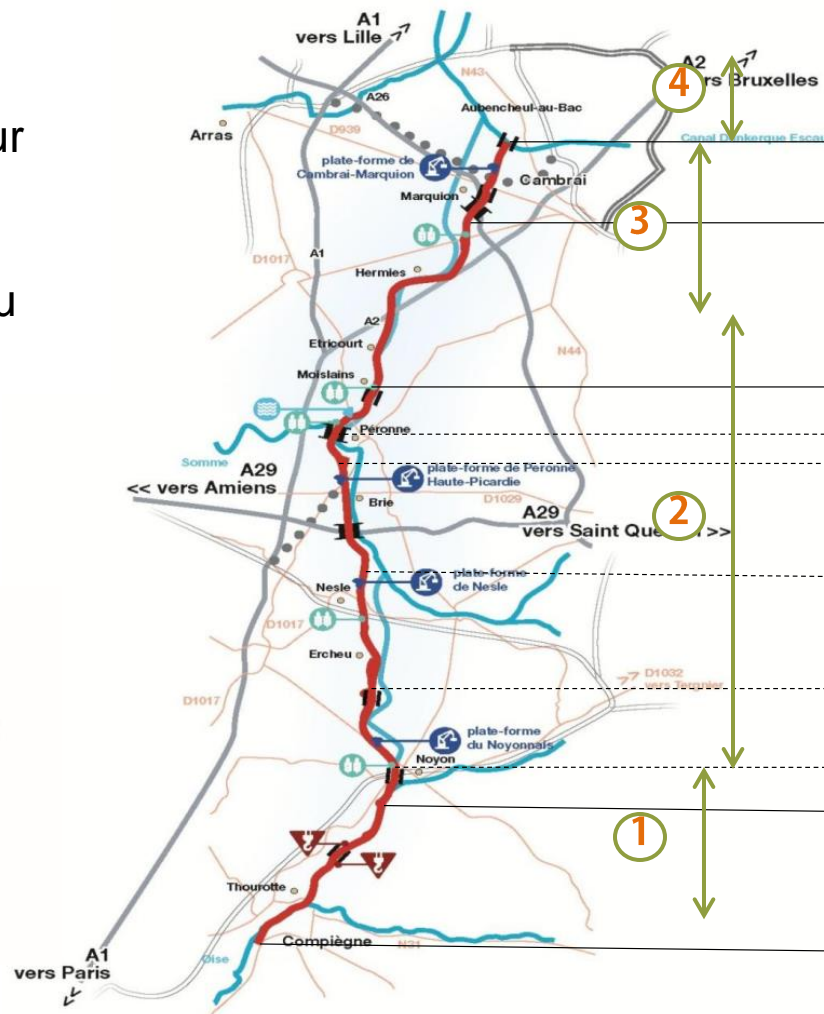
➡ Seul projet fluvial européen « flêché » par la Commission européenne



Les caractéristiques techniques du canal

- 107 km de long
- 54 m de large
- 4,5 m de profondeur
- 6 écluses
- 1 grand pont canal
- 63 ponts routiers ou ferroviaires

- 4 plates-formes d'activités
- 5 quais céréaliers
- 2 quais de transbordement
- 5 équipements pour la plaisance
- 1 bassins réservoirs d'eau
- tracé du canal après reconfiguration (2014)
- autoroute
- route
- voie d'eau (fleuve, canal...)
- voie ferrée
- futur raccordement ferroviaire



Secteur n°4 :
2019 – 2023
Secteur n°3 :
2017 – 2023
Pont Canal Moislains 2018 –2022
Pont Canal 2020 –2023
Nesle – Pont Canal
2020 –2024
Campagne - Nesle
2020 –2024
Noyon – Campagne
2018 – 2023
Passel – Noyon 2018 - 2021
Secteur n°1 :
2017 –2020

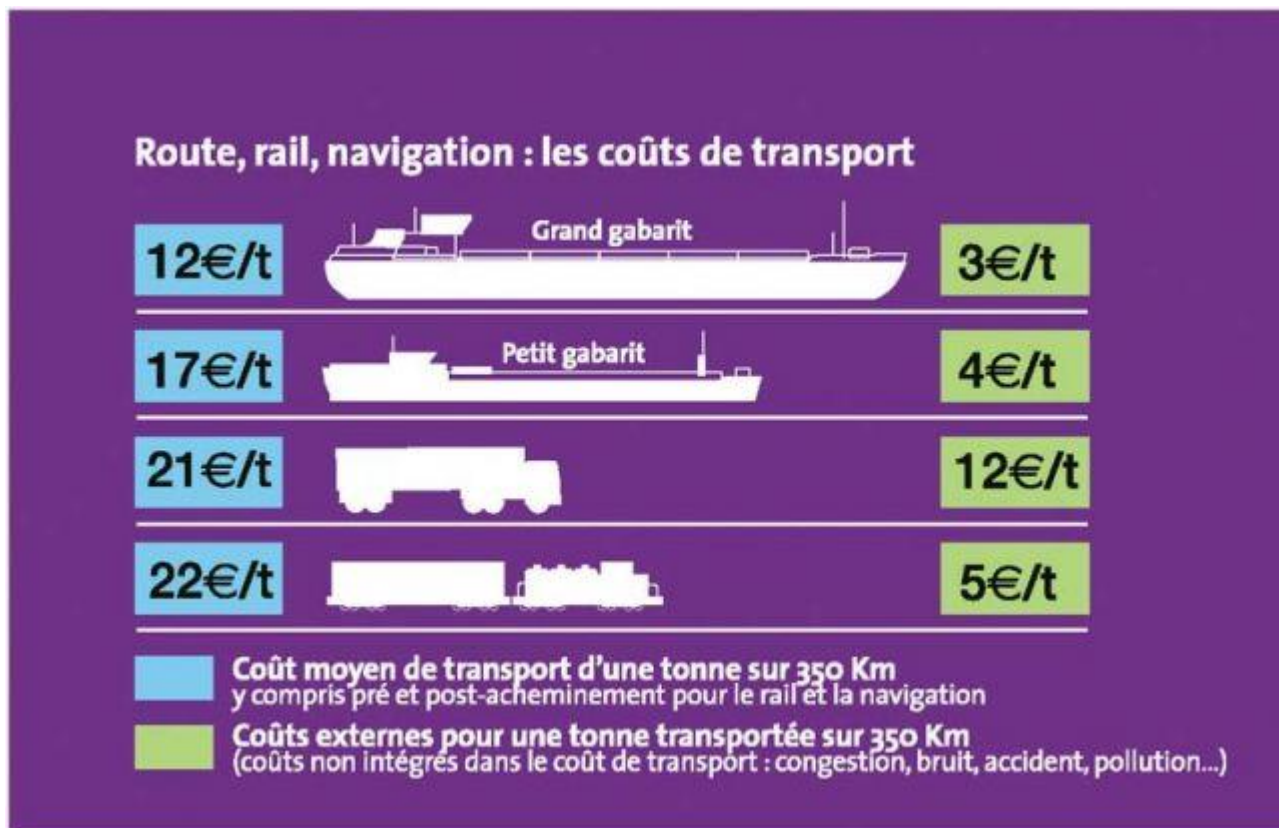
Une croissance fondée sur des avantages clé

- Coûts de transport compétitifs
- Fiabilité des délais
- Sécurité
- Forte capacité d'emport et pénétration dans les zones urbaines denses
- Transport écologique



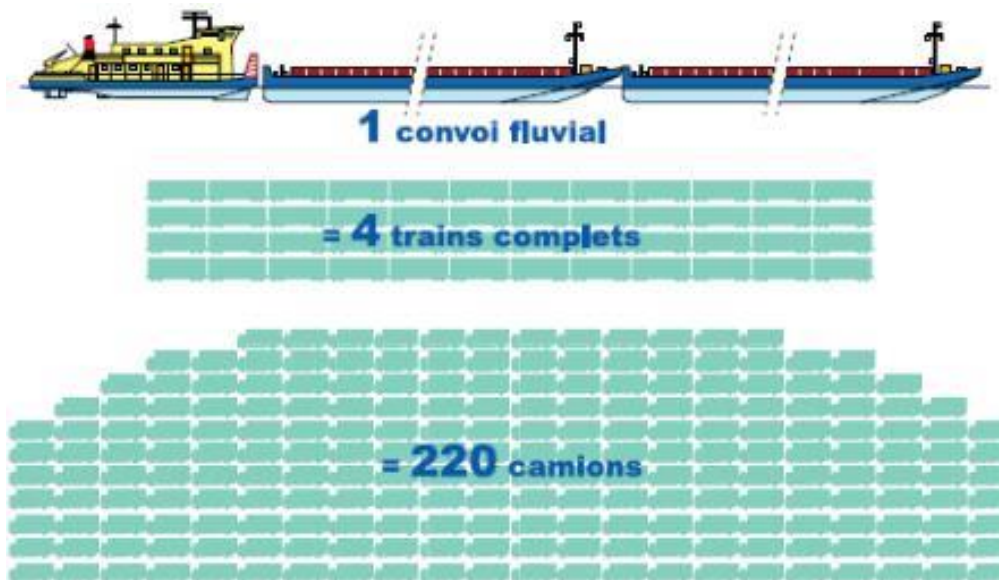
Des coûts de transport compétitifs

Le coût d'utilisation du transport fluvial est le plus faible de tous les modes de transport terrestre



Une capacité de pénétration dans les zones urbaines denses

- Le trafic réalisé actuellement sur la Seine permet d'éviter la circulation de plus d'1 million de poids lourds
- Pour l'Ile de France ce sont plus de 500 000 camions évités chaque année
- L'absence de pénétration fluviale à Paris nécessiterait le doublement des voies du périphérique



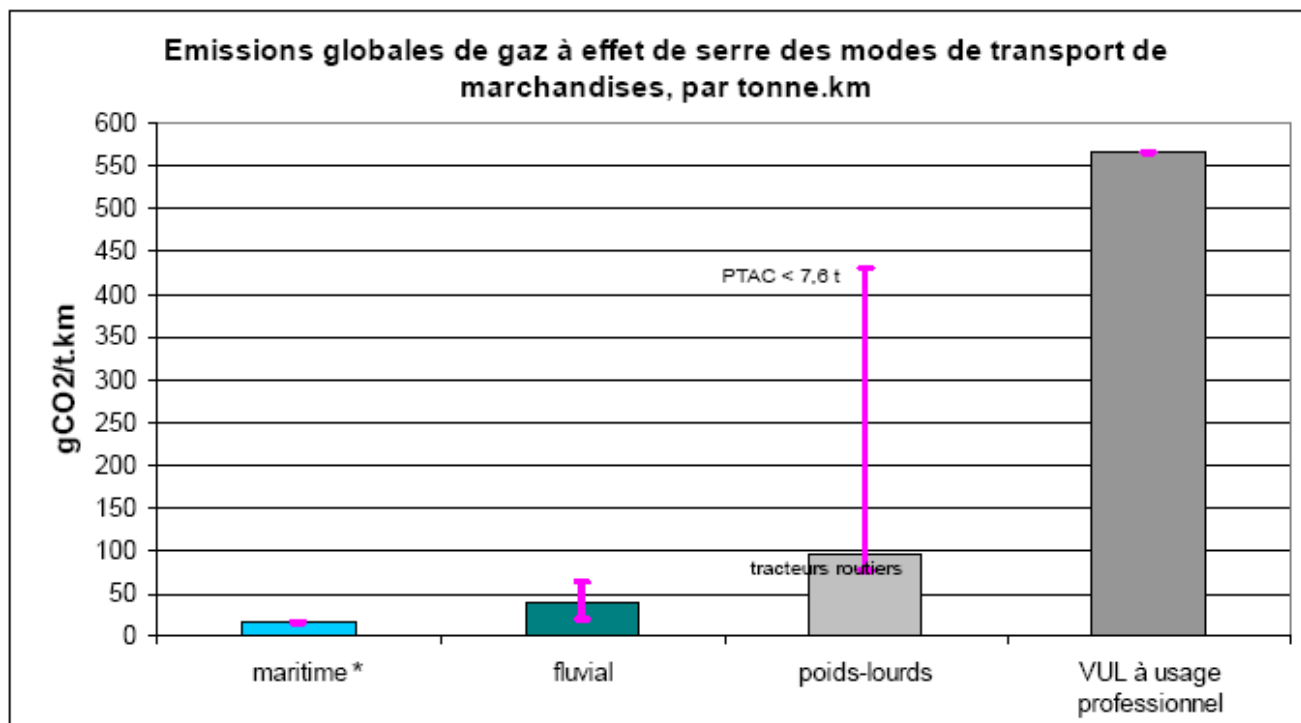
Un transport sûr

- Taux d'accidentologie quasi nul
- Généralisation à bord des bateaux du dispositif d'informatique embarquée « AIS » permettant le géo-positionnement des unités
- Absence de saturation du trafic et présence de logiciels de chargement garantissent la parfaite stabilité des embarcations.
- Particulièrement adapté au transport de matières dangereuses - pétrole, gaz ou produits chimiques - d'autant qu'il offre aux entreprises une forte capacité de transport limitant les manipulations de chargement et de déchargement.
- Performant pour le transport de colis lourds ne rencontrant pas les contraintes des colis exceptionnels.

Un transport écologique

Une performance CO2 quatre fois supérieure à celle de la route

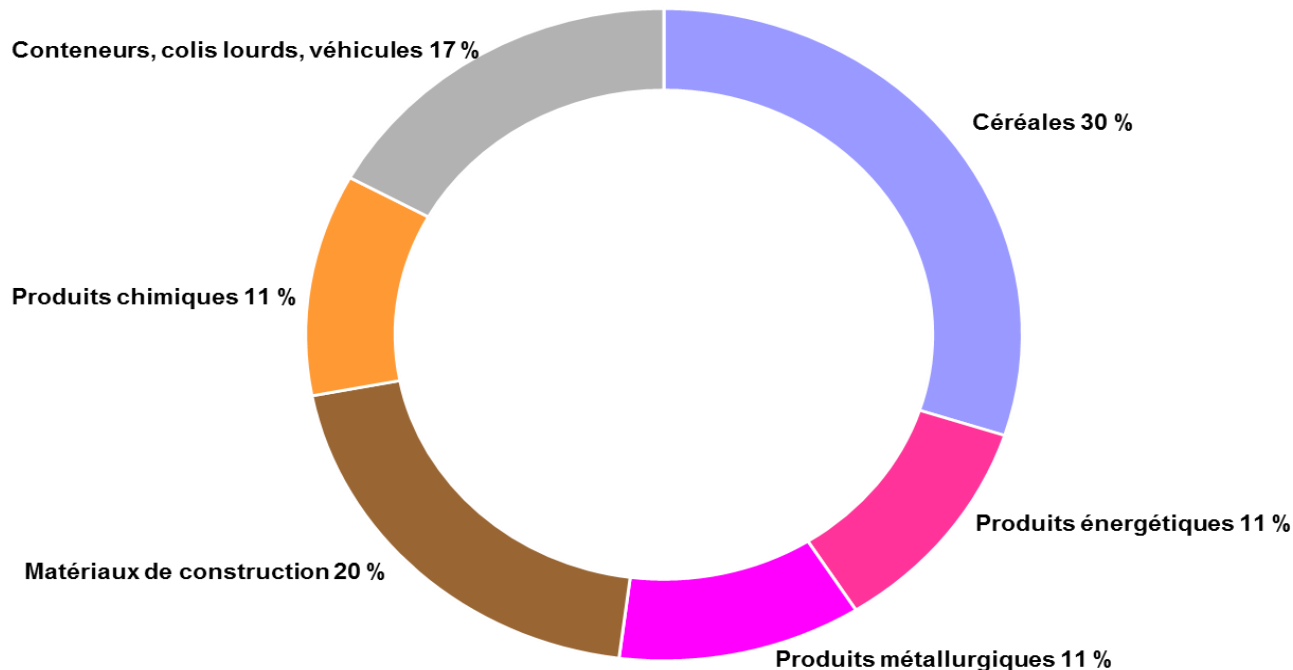
ADEME



Les marchandises transportées sur le canal

Projection en 2022 (tonnes-km)

- Désenclavement du grenier à grain Picard
- Nouvelles sources d'approvisionnements en matériaux et granulats pour l'IdF
- Hinterland du port du Havre pour l'évacuation en masse des conteneurs d'importation



Les retombées économiques du Canal

- **Phase chantier :**
 - **5 à 6000 emplois directs** sont prévus pendant toute la durée du chantier qui doit s'achever à l'horizon 2016-2017.
La moitié profiteront aux entreprises locales de BTP et de transport.
 - **5 à 6000 emplois** indirects (construction des équipements ou production des fournitures, transport des matériels et des matériaux).
- **Les emplois pérennes à l'horizon 2030 : 6000**
- **Les emplois pérennes à l'horizon 2050 : 45 000**
- **Tonnes transportées par voie fluviale :**
 - + 90 % d'ici 2030

Les étapes du projet

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Concertation bief de partage | mai-sept 2014 |
| 2. Approbation APS modificatif | février 2015 |
| 3. Remise appel européen MIE 2014-2020 | 26 février 2015 |
| 4. La désignation d'un AMO COP | Mai/Juin 2015 |
| 5. Marchés « cadre » transports fluvial | Sept 2015 – Janv 2016 |
| 6. Adaptation des quais du CdN | 2016 - 2017 |
| 7. Structuration des flux retour | 2016 - 2017 |
| 8. Adaptation de la cale | 2016-2017 |
| 9. Procédures foncières et administratives | 2015-2017 |
| 10. Procédures administratives (Loi sur l'eau,..) | 2015-2017 |
| 11. Enquête publique bief de partage DUPM | oct. 2015 |
| 12. Travaux préparatoires | 2 ^{ème} semestre 2016 |
| 13. Travaux principaux | 2017 |
| 14. Mise en service du canal | 2023-2025 |

Contact



COMITÉ DES
ARMATEURS
FLUVIAUX

8 rue Saint-Florentin

75001 PARIS

Tél. : +33 (0) 1 42 60 36 18

Mob : +33 (0) 6 10 74 29 85

didier.leandri@armateurs-fluviaux.fr