

Faire de la vallée de la Seine une métropole multimodale

La consultation sur le Grand Paris a mis en lumière l'importance de la Seine et des ports du Havre et de Rouen pour l'essor de la région francilienne. Dans ce vaste ensemble, une meilleure coordination des modes maritime, fluvial et ferroviaire faciliterait la circulation des biens et des personnes. Ainsi, à l'horizon 2030-2050, si les réalisations concrètes suivent les annonces officielles, la vallée de Seine pourrait offrir l'image d'une véritable métropole multimodale. Mais il reste encore bien du chemin à parcourir pour en arriver là. Un dossier de Clotilde Martin.



Des idées pour développer la voie d'eau

Les 10 équipes participant à la consultation sur le Grand Paris ont accordé une place centrale à la question des transports aussi bien voyageurs que marchandises dans la région francilienne. Quatre équipes ont plus particulièrement travaillé sur la voie d'eau et fait des propositions, que nous détaillons dans les bulles tout au long de ce dossier...

AU SOMMAIRE :

- **Capter les flux** du commerce mondial et européenp. 14
- **Utiliser le fleuve** mieux et plusp. 14
- **L'axe séquanien** mis en lumièrep. 16
- **Le fluvial sur la Seine** présente encore des handicapsp. 16

« **N**ous pouvons et nous devons faire du Grand Paris une véritable métropole maritime. Pour cela, nous devons tisser un lien nouveau à travers cette magnifique vallée de la Seine, entre une vieille capitale fluviale, Paris [...], et ses deux ports traditionnels que sont Rouen et Le Havre. » Ainsi s'est exprimé Nicolas Sarkozy, président de la République, le 16 juillet au Havre, dans un discours « sur la politique maritime de la France ».

Étendre la région capitale

Le chef de l'État reprend ici l'idée développée par l'équipe d'Antoine Grumbach pour « le Grand Paris de l'agglomération parisienne » : étendre la région ca-

pitale jusqu'au Havre, en y incluant Rouen, et améliorer le lien entre les trois ports en assurant une meilleure conjonction du maritime, du fluvial et du ferroviaire. Cette proposition a donc retenu l'attention du président de la République, qui a révélé le 16 juillet que la réalisation d'une liaison à grande vitesse Paris-Mantes-Rouen-Le Havre allait être ajoutée au programme d'investissements ferroviaires du Grenelle de l'Environnement (GE). Le 6 août, le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, a confié au président de la région Basse-Normandie la direction du comité de pilotage sur ce projet. Au cours de la même allocution, le président a aussi rappelé que « l'avenir de nos grands ports se joue aussi à terre. Je veux qu'on

leur donne des transports massifs puissants, rapides et réguliers vers les marchés du centre, du continent européen. Il faut creuser le canal Seine-Nord Europe pour ouvrir la vallée de la Seine et le Grand Paris vers l'Europe du Nord. [...] Nous devons faire les plates-formes multimodales qui sont l'interface mer-flleuve dont nos ports ont besoin. »

Amener les ports à travailler ensemble

Une manière de rappeler que la reconstruction d'une politique et d'une ambition maritimes en France va de pair avec le développement des modes alternatifs dont la part dans le transport de marchandises doit passer à 25 % d'ici à 2020, selon l'objectif fixé par le GE. Une

façon aussi de souligner l'importance de la Seine pour la métropole parisienne et d'appeler les trois ports situés sur cet axe à travailler ensemble et à coordonner leurs actions, notamment dans le domaine fluvial. Pour cela, conformément aux dispositions de la réforme portuaire, un Conseil de coordination interportuaire de la Seine a été créé par décret le 10 mai 2009. Du côté des deux ports normands, dans ce contexte, on insiste d'abord sur le travail accompli ces derniers mois avec la réforme portuaire. Le grand port maritime de Rouen (GPMR) se déclare « enchanté du projet Grumbach car il présente la Seine comme un axe majeur de transport mais encore insuffisamment exploité et dont le développement doit être poursuivi pour

comblers son retard ». Le GPMR n'a pas attendu la consultation sur le Grand Paris pour travailler en ce sens et met en avant le volet fluvial de son plan stratégique (voir p. 14). Le grand port maritime du Havre (GPMH) admet qu'avoir une région Haute-Normandie/Ile-de-France rassemblée « peut être intéressant », mais souligne qu'il est depuis longtemps le port de Paris. Surtout, le GPMH entend « profiter de l'appui politique de haut niveau du président de la République pour faire avancer les dossiers et les projets plus vite ».

Une vision élargie sur un long terme

Sachant que ces derniers sont ceux définis dans le plan stratégique du port (voir p. 16) et qu'il n'est pas question d'im-

briquer les ambitions du GPMH avec les idées émises dans le cadre de la consultation du Grand Paris. Face à des propositions d'architectes-urbanistes parfois difficilement concrétisables immédiatement et à des annonces de réalisation de nouvelles infrastructures dont la mise en service effective n'interviendra que dans de nombreuses années, les deux ports normands privilégient donc leurs projets prévus pour les années 2012-2015, tout comme le port autonome de Paris (PAP). Ce dernier reconnaît toutefois que les solutions préconisées pour le Grand Paris l'ont incité à « élargir sa vision », notamment pour le site d'Achères à l'horizon 2030-2050, qui est l'échéance des projets du Grand Paris.

Un projet de loi à l'automne

La consultation sur le « Grand Paris de l'agglomération parisienne » a été lancée à l'été 2008. Dix équipes composées d'architectes, d'urbanistes et de chercheurs ont participé à cette « étude de recherche et de développement » dont l'objectif était d'imaginer la métropole urbaine du Grand Paris à l'horizon 2030-2050, en prenant en compte les enjeux du développement durable. La consultation s'est achevée en mars 2009, avec la remise des propositions des 10 équipes. Il revient à Christian Blanc, secrétaire d'État à l'aménagement de la région capitale, d'établir un projet de loi. Une concertation est prévue avec les élus de la région et le maire de la capitale. Le texte devrait être débattu à l'automne au Parlement. De son côté, le député Gilles Carrez a été chargé d'étudier comment il serait possible de financer le volet transport du Grand Paris, évalué à 40 Md€ dans un prérapport remis le 4 août au Premier ministre.

Capoter les flux logistiques du commerce mondial et européen

Deux sociologues du CNRS, Thierry Baudouin et Michèle Collin, ont travaillé avec l'équipe d'Antoine Grumbach. Pour eux, une métropole parisienne élargie à Rouen et au Havre permettrait à ce territoire d'enfin capter les flux logistiques européens qui lui échappent actuellement.

« Passer du stade de capitale nationale à celui de métropole mondiale nécessite pour Paris d'investir le processus de la circulation globale. Donc s'imposer comme l'une des grandes interfaces entre l'Europe et la mondialisation. Avec ses deux branchements complémentaires de l'estuaire fluvio-maritime normand sur le monde et de Seine-Nord sur l'Europe, Paris peut contrecarrer sa dépendance programmée par le pôle rhénan ».

Créer une porte d'entrée essentielle de l'Europe

Pour Thierry Baudouin et Michèle Collin, tous deux sociologues au CNRS⁽¹⁾, l'enjeu d'une métropole parisienne élargie au Havre et à Rouen est donc de faire de ce territoire une porte d'entrée essentielle de l'Europe, comme le sont depuis longtemps Rotterdam,

Anvers ou Hambourg. Il s'agit aussi d'éviter que Paris soit définitivement marginalisé par les ports d'Europe du Nord des flux de transport et de logistique internationaux. Faire de la métropole parisienne une place incontournable de la logistique est également synonyme de nombreuses créations d'emplois de tout niveau de qualification et d'exercice de professions très diverses car il s'agit « d'apporter tous les services que requièrent les produits d'origine mondiale pour leur distribution dans divers marchés européens ». Que faut-il faire pour « capter les flux du commerce mondial et européen » ? La métropole parisienne doit « ajouter aux branchements en modes routiers, ferraires et aériens de la capitale ceux du fluvio-maritime », recommandent les deux sociologues. Et cette dimension fluvio-mariti-



© Hafgen/Hambourg

me, c'est l'articulation du « hub terrestre national de la capitale, avec le potentiel de distribution et de logistique de la Normandie » qui l'apporte à la métropole parisienne.

Investir Seine-Nord pour contrer Anvers

Cette dernière, grâce au Havre et à Rouen, s'insérera alors dans la circulation globale des flux mondiaux. Mais elle ne doit pas non plus oublier « la nécessité d'investir Seine-Nord pour ce qui concerne les flux européens », préviennent les deux chercheurs. En effet, pour ces derniers, le futur canal à grand gabarit « a été pensé par les grands ports maritimes d'Europe du Nord pour définitivement contrôler le grand bassin parisien, en pas-

sant par le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie ». Une analyse qui conduit Thierry Baudouin et Michèle Collin à mettre en garde contre le risque qu'Anvers « s'approprie définitivement le trafic vers l'Île-de-France. Paris ne serait plus alors qu'un hub terrestre pour la porte rhénane. Avec aussi de graves conséquences pour les ports de Rouen et du Havre, réduits depuis longtemps principalement à cette desserte parisienne ». Cette issue n'est toutefois pas inéluctable, soulignent les deux sociologues, en rappelant qu'il reste dix ans pour anticiper Seine-Nord Europe et doter la France d'une logistique mondiale et européenne. Pour cela, les trois ports « doivent décider d'une stratégie commune d'investissement du canal », suggè-

rent Thierry Baudouin et Michèle Collin. Ils appellent aussi le GPMR à « rapidement réaliser l'écluse fluviale de Port 2000 pour que les marchandises transitent directement des porte-conteneurs aux barges comme cela se pratique dans les ports hanséatiques ». En matière fluviale, la métropole parisienne dispose d'un « large réseau qui lui donne accès à l'un des corridors maritimes les plus fréquentés de la mondialisation ». Et pourtant, le fleuve « a été délaissé car, d'une part, les ports du Havre et de Rouen n'approvisionnent majoritairement que Paris et le marché national ; d'autre part, le routier monopolise 80 % d'un transport essentiellement hexagonal de marchandises ». Aussi la métropole parisienne doit aujourd'hui « réinvestir dans

le fluvial » à l'image des villes portuaires nord-européennes qui confient à la voie d'eau une part croissante de leurs trafics vers l'hinterland. Les deux sociologues observent certes que « la desserte par le fleuve de marchandises pour l'agglomération existe déjà ». En 1994, le port autonome de Paris a lancé Logseine, liaison par barge entre Gennevilliers et Le Havre. Depuis le début des années 2000, les grands armements maritimes sont présents sur la Seine avec des filiales dédiées au transport fluvial de conteneurs. Certains entreprises françaises de la grande distribution réorientent vers la voie d'eau une part de leurs activités grand import.

Ravitainer via les quais des centres-villes

Mais pour « faire de la Seine un élément de réorganisation des flux et de la distribution des marchandises jusqu'aux magasins des centres, des innovations sont nécessaires » comme, par exemple, le passage du conteneur à la palette. Cela suppose aussi de mettre

Desservir le cœur de l'agglomération

Pour les membres de l'équipe Studio 9, la voie d'eau dispose de nombreux atouts : économie d'énergie, discrétion sonore, pollution réduite, sûreté du transport. Elle pénètre sans nuisance au cœur des agglomérations et sans concurrence avec le transport de voyageurs. Il convient donc, « au-delà des axes traditionnels que sont les transports de granulats, de céréales, de métallurgie ou des déchets du BTP, de développer les activités de distribution urbaine, le transport d'ordures ménagères et des conteneurs maritimes ». Pour cela, Studio 9 souligne que « la présence nombreuse de ports peut être la base d'une nouvelle politique « du dernier kilomètre » qui amène les marchandises le plus près possible des lieux de consommation ou de transformation ». En plus de ce réseau existant, Studio 9 suggère de mieux « utiliser les zones stratégiques connectées aux réseaux ferrés et fluviaux ». A l'image de ce qui se fait du côté des ports du Benelux où « la densité des activités logistiques s'explique et s'appuie sur un hinterland structuré par des infrastructures massifiées, fluviales en particulier, jalonnées de plates-formes multimodales intérieures qui jouent le rôle de bases avancées d'Anvers ou de Rotterdam ».

au point « une organisation logistique qui déplacerait les entrepôts de distribution au bord du réseau mouillé pour permettre leur approvisionnement par le fleuve mais aussi pour le ravitaillement des magasins via les quais de centre-ville ». Des métropoles comme New York, Amsterdam ou Utrecht expérimentent actuellement des options fluviales pour l'approvisionnement des centres-villes en marchandises. En France, l'infrastructure fluviale et les ports urbains existent déjà, il serait donc possible de mettre en place des solutions similaires. Mais, préviennent Thierry Baudouin et Michèle Collin, il faudra d'abord « valoriser aux yeux des industriels, des élus, des commerçants et des habitants de la métropole l'alternative fluviale, aujourd'hui totalement méconnue ».

(1) Au CNRS, ils conduisent les recherches de l'équipe « Territoires de la mondialisation et villes portuaires ».

Rééquilibrer les flux logistiques à l'Ouest

Toute métropole génère quotidiennement des flux et des échanges de biens qui doivent être transportés « à des rythmes temporels déterminés vers des lieux dédiés », analyse Christian de Portzamparc. Pour maîtriser cette activité, il suggère de « rééquilibrer vers l'ouest de la métropole les flux et les plates-formes logistiques, jusqu'ici plus développées à l'Est, par un usage accru de la voie fluviale de la Seine, en aval, à l'ouest de l'agglomération, avant les ponts et les écluses parisiennes, prenant en compte l'augmentation de ca-

pacité de Port 2000 au Havre et du futur canal Seine-Nord Europe, pour y délimiter des sites d'interconnexions bi ou trimodaux ». Ces installations pourraient être spécialisées sur un ou plusieurs types de marchandises « en fonction des produits importés par la voie maritime ». Il recommande aussi de favoriser « l'insertion urbaine des activités logistiques dans des espaces mixtes ». Une idée qui rejoint ce qu'a réalisé le port autonome de Paris au port de Tolbiac dans le 13^e arrondissement de la capitale.

Utiliser le fleuve plus et mieux

Rouen mise sur l'essor des trafics de vrac sur la Seine vers Paris d'ici à 2020. Il anticipe aussi l'ouverture du canal Seine-Nord Europe dont il entend bien faire un atout.

Faire passer les trafics fluviaux de Rouen de 4,3 Mt en 2008 à 7,6 Mt en 2015 et 11,9 Mt en 2020. Tel est l'objectif que s'est fixé le GPMR dans son plan stratégique. La part modale du fluvial passerait alors à 14 %, au lieu de 11 % actuellement. Pour y parvenir, le GPMR affiche la volonté d'utiliser mieux et plus la voie fluviale vers Paris, la Seine pouvant accueillir des

convois fluviaux jusqu'à 3 000 t entre Rouen et la capitale. Le GPMR mise sur un fort essor du trafic des granulats à destination de la région parisienne, mais aussi sur les produits de recyclage en provenance de l'Île-de-France, le papier et les céramiques. Le GPMR compte donc d'abord sur le vrac, son trafic global étant à 80 % lié à ce type de produits.

Une logistique dédiée aux conteneurs

Le GPMR souhaite aussi « intensifier le fluvial conteneurs et le porter de 70 000 TEU à 200 000 TEU dans les cinq ans ».



© GPMR - Rémi Honnêt

Pour atteindre ce volume, le GPMR entend mettre en place une logistique dédiée aux conteneurs sur des zones proches des quais du port mais aussi en amont du site maritime vers Paris. De telles plates-formes trimodales permettraient « de fa-

voriser le développement d'activités logistiques et industrielles orientées vers le fleuve, d'anticiper l'aménagement du canal Seine-Nord Europe et de profiter des retombées de Port 2000 au Havre ». Après une certaine réserve vis-à-vis du futur canal

à grand gabarit, le port de Rouen entend en effet « faire de Seine-Nord un atout ».

Augmenter le nombre de navettes fluviales

Le GPMR devrait ainsi s'engager financièrement avec des partenaires publics ou privés – au mieux en coordination avec Paris et Le Havre – sur l'une des plates-formes prévues le long du canal. Par rapport à son homologue normand, le GPMR souhaiterait aussi augmenter le nombre des navettes fluviales. Il existe actuellement une liaison quotidienne en barge dans les deux sens entre les deux ports.

« La métropole doit aujourd'hui réinvestir "dans le fluvial", à l'image des villes portuaires nord-européennes »

L'axe séquanien mis en lumière

Pour diffuser au mieux les marchandises, plusieurs sites portuaires sont nécessaires. « Il ne peut y avoir un seul point d'entrée dans la capitale »

Le port autonome de Paris (PAP) se réjouit des propositions du Grand Paris car elles mettent en avant l'importance de l'axe séquanien entre Le Havre et Paris pour desservir la région francilienne.

Le port autonome de Paris (PAP) se considère depuis longtemps comme l'hinterland naturel du port du Havre. Aussi, la consultation sur le Grand Paris et, à travers elle, la mise en lumière de l'importance de l'axe Seine pour la desserte de l'Ile-de-France « nous réjouit beaucoup », assure le PAP. Car « le fleuve peut jouer un rôle primordial dans l'approvisionnement de la région et notamment pour l'importation des marchandises », essentiellement en conteneurs, par Le Havre. Dans ce cadre, la démarche du PAP est de mettre

en place un réseau de plateformes logistiques au bord de la voie d'eau (voir TA n° 923). La première, Limay, est en service depuis 2007, Bruyères-sur-Oise et Evry devraient suivre en 2010 puis Montreuil en 2012. La capacité de traitement du terminal à conteneurs de Gennevilliers va être doublée d'ici 2013 et une extension de la plateforme de Bonneuil-sur-Marne est aussi planifiée. Le développement de ces plateformes doit répondre à l'essor du trafic conteneurs sur la Seine de 100 000 TEU en 2008 à 340 000 TEU en 2012.

Développer le réseau

Une prévision qui croise les estimations de trafic de conteneurs en provenance du GPMH et de Seine-Nord Europe, dont l'entrée en service est prévue pour 2015. Par rapport à la mise en

place de ce réseau de plateformes multimodales, la consultation sur le Grand Paris a amené le PAP « à élargir sa vision », notamment pour le site d'Achères. « On est très loin d'une réalisation concrète dans l'immédiat à Achères, prévient le PAP. Mais à l'horizon 2030-2050, qui est l'échéance des projets du Grand Paris, ce site sera au rendez-vous ». L'atout de Paris, précise le PAP, est d'avoir un réseau de ports et de plateformes. Il faut continuer à développer cette structure. Car pour diffuser au mieux les marchandises dans l'agglomération parisienne, plusieurs sites portuaires sont nécessaires. « Il ne peut y avoir un seul point d'entrée dans la capitale », insiste le PAP. Il y a d'ailleurs une étude en cours actuellement sur ce point « pour ajuster les positions du port de Paris et du GPMH ». Il est normal d'avoir une vision



différente entre un port maritime et un port intérieur, reconnaît le PAP.

Une vision plurielle

Le premier est un nœud de réception de volumes très élevés. Pour rentabiliser ses investissements, il doit évacuer ces derniers très rapidement vers l'hinterland. De son côté, le PAP est un port d'éclatement et de distribution pour irriguer la région Ile-de-France. Pour rapprocher les points de vue, le Conseil de coordination interportuaire de

la Seine aura ici un rôle à jouer. Enfin, le PAP a retrouvé dans les propositions de plusieurs équipes participantes au Grand Paris « une vision plurielle du port », tel qu'il l'a déjà mis en œuvre au port de Tolbiac dans le 13^e arrondissement de Paris, par exemple. Une mixité des usages a été mise en place, entre le besoin d'approvisionnement, en l'occurrence du béton, et la demande de passage et de loisir des piétons sur les berges.

Une métropole organisée autour de la Seine

L'équipe menée par Antoine Grumbach a présenté une vision du Grand Paris élargie à Rouen et au Havre. Il s'agit d'accepter que Le Havre offre à Paris un « accès éminent à la mer » pour favoriser l'essor économique de la région capitale grâce au transport maritime, épine dorsale de la mondialisation, et surtout à toute la logistique qu'il nécessite. Dans ce cadre, le fleuve constitue un trait d'union entre les différents territoires de cette métropole linéaire. Dans ce grand ensemble, « la voie d'eau doit retrouver sa place dans le système de déplacement des personnes et des biens ». Pour cela, une meilleure utilisation des nombreux ports qui jalonnent la Seine est nécessaire. L'équipe croit aussi que le mode fluvial peut « jouer un plus grand rôle dans la distribution locale de marchandises et mieux relier le port du Havre à son marché naturel, la métropole parisienne ». La métropole Paris-Rouen-Le Havre s'organise donc au

Un canal à l'Est et un port à Roissy

« Le réseau fluvial est aujourd'hui la seule infrastructure sous-utilisée » de la région parisienne, selon l'équipe Castro, Denissi et Casi. Ce trio affirme aussi que « l'organisation spatiale de la logistique de ces 20 dernières années a vu l'affirmation de sites à Gennevilliers, en Seine-Saint-Denis, à Orly-Rungis, et le développement de Sénart, Evry et Roissy avec une réelle explosion autour de la Francilienne à l'Est ». Ce constat conduit à proposer « un schéma logistique s'appuyant sur le développement du transport fluvial respectant la spatialisation actuelle » des activités économiques à l'est de la région. Il faudrait donc réaliser un canal à grand gabarit partant de l'Oise et débouchant sur la Marne en passant à proximité de Roissy et se maillant avec le canal de l'Ourcq. L'ouvrage desservirait le secteur de Roissy où serait implanté un port sur plusieurs centaines d'hectares et qui serait une plateforme multimodale à vocation internationale.

Le fluvial sur la Seine présente encore des handicaps

Pour faire passer la part des modes massifiés de 15 % aujourd'hui à 25 % dans les années 2020, Le Havre compte sur la fluidification des trafics portuaires.

« Le fluvial est un mode que l'on souhaite voir se développer, assure Jean-Pierre Temon, responsable du pôle transport multimodal au GPMH, car il représente un trafic de 2 MTEU pour 10 millions de consommateurs franciliens. Et aujourd'hui, Le Havre a 55 % de ce marché-là. Il y a donc du grain à moudre pour le port. » Jean-Pierre Temon souligne aussi que la Seine constitue un axe important : six opérateurs différents, dont les trois premiers mondiaux (Mærsk, MSC, CMA CGM), ont créé des filiales dédiées au transport flu-



vial. De son côté, le GPMH voudrait mettre en place « des services notamment fluviaux pour attirer des trafics nouveaux ».

Traverser Paris via le fluvial reste compliqué

Plus globalement, dans son plan stratégique, le GPMH entend développer les transports massifiés pour desservir son hin-

terland et s'est fixé pour objectif de faire passer de 15 % à 25 % leur part dans les années 2020. Dans ce cadre, « le ferroviaire a l'avantage d'aller au-delà de Paris », précise Jean-Pierre Temon. Pour ce dernier, en effet, le mode fluvial sur la Seine présente encore bien des handicaps. « On a un transport très industrialisé jusqu'à Paris mais

Un site multimodal prévu pour 2012-2013

ensuite, c'est plus difficile à cause des ponts. » Les liaisons entre Le Havre-Gennevilliers ne sont pas quotidiennes et le trajet est plus long par la Seine que par la route à cause des méandres du fleuve. Ce dernier n'offre pas la souplesse du routier : il suppose des opérations de pré et post-acheminements, donc des ruptures de charge. Dans ces conditions, « le fluvial est loin d'être du low cost », relève Jean-Pierre Temon. Ce dernier signale aussi le besoin de trouver des surfaces de stockage pour les conteneurs en Ile-de-France. Selon lui, l'implantation de ces sites, dotés d'une structure logistique au bord du fleuve, doit se faire en fonction des besoins des industriels. En

attendant que tous ces points s'améliorent, le GPMH s'attache à fluidifier le trafic portuaire entre ses terminaux en lançant la construction d'un chantier multimodal sur 80 ha. Sur celui-ci, les conteneurs d'une barge seront déchargés et livrés par navette ferroviaire sur les différents terminaux du Havre. L'appel à projets pour la réalisation de ce chantier a suscité une candidature : celle d'un groupement qui associe Progenor (Crédit agricole), trois opérateurs ferroviaires (Novatrans, Naviland, Rail Link Europe) et deux opérateurs fluviaux (RSC, Logiseine). Pour le GPMH, l'investissement s'élève à 40 M€ sur un total de 160 M€. La mise en service du site est prévue pour 2012-2013. D'ici là, les navettes ferroviaires de la SAITH continueront à opérer les conteneurs des barges. Pour

simplifier les mouvements fluviaux à l'intérieur de la zone portuaire, le GPMH poursuit aussi les études autour du projet de prolongement du Grand Canal vers le canal de Tancarville, dont l'échéance de réalisation est fixée vers 2013-2014. Et à un horizon plus lointain, « il y a la place pour construire l'écluse fluviale » de Port 2000, déclare Jean-Pierre Temon. Une étude socio-économique est en cours avec deux maîtres d'œuvre (VNF et GPMH) et devrait livrer des éléments de réponse d'ici fin 2009.

200 M€ de budget

Si la conclusion est positive, « c'est un long chemin qui commencera » avec notamment la recherche de budget, soit 200 M€ pour la construction de l'ouvrage puis 2,5 M€ par an pour son entretien et sa maintenance.