

La Chambre nationale de la batellerie artisanale est un établissement public administratif jouant dans le secteur le rôle d'une chambre des métiers. Implantée à Paris, Lyon et Douai, elle a pour mission de représenter, défendre et promouvoir les intérêts de la batellerie artisanale auprès des pouvoirs publics et des acteurs économiques. Présente au sein de nombreuses instances (commissions des usagers, conseil d'administration de Voies navigables de France...), elle est également consultée par le Ministère des transports sur les projets de loi ou de décret impactant le secteur professionnel. Elle tient le registre des entreprises artisanales et propose aux entreprises des services variés comme une assistance juridique gratuite ou des aides financières. Elle est dirigée par un conseil d'administration composé de chefs d'entreprises élus.

### Synthèse

La CNBA est **totalemment favorable à ce projet** de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Ce projet contribuera à l'essor du transport fluvial, qu'il soit l'œuvre des grandes compagnies ou des entreprises indépendantes que la CNBA représente plus spécifiquement. La France ayant dramatiquement manqué pendant des années d'investissements sérieux dans le développement du réseau, la CNBA ne peut qu'accueillir favorablement ce projet de développement.

La CNBA demande la **mise en œuvre du scénario le plus ambitieux** (scénario n°5). Pour elle, ce scénario contribuera à l'atteinte des objectifs élevés que s'est donnés le Grenelle de l'environnement (passage de la part modale du non-routier et du non-aérien de 14% à 25% à l'horizon 2022). Par ailleurs, il permettra d'établir une cohérence de gabarit avec l'ensemble de la Seine Amont. Enfin, la durée et la complexité d'un projet de cette envergure implique de retenir un scénario maximal qui permettra ensuite la mise en cohérence des infrastructures connexes existantes, plutôt qu'un scénario moyen qui impliquerait un nouveau chantier dans quelques années.

## Le scénario retenu par la CNBA

Pour la CNBA, le meilleur scénario est le **scénario n°5** :

- Ce scénario permet une mise en cohérence de l'ensemble de la Seine Amont ;
- Ce scénario est celui qui permet de contribuer le plus efficacement à l'atteinte des objectifs de report modal du Grenelle de l'environnement ;
- Ce scénario ambitieux est une réponse à la hauteur de la forte progression du transport fluvial enregistrée entre 2001 et 2010 sur le tronçon Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine ;
- Ce scénario place l'ensemble de la Seine Amont au niveau des voies navigables européennes de grand gabarit, contribuant ainsi à développer l'image de marque du transport fluvial français



### Les avantages techniques de ce scénario

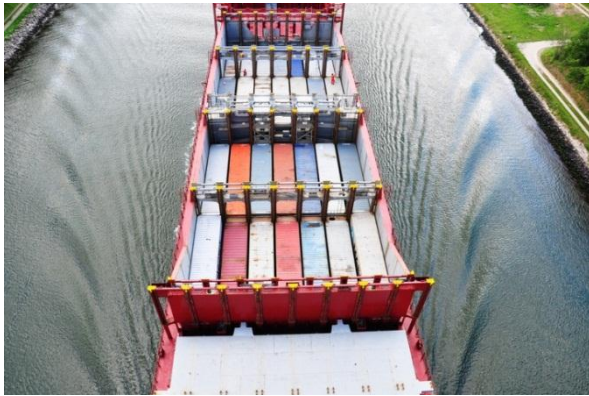
Ce scénario est considéré comme le meilleur par la CNBA car :

- il permettra la circulation d'unités de convois de 180 mètres ;
- il contribuera à « industrialiser » les transports, tant sur le plan des volumes transportés que sur celui du tracé ;
- il permettra de supprimer sur cette portion de la Seine toutes les boucles qui ralentissent la navigation. A cet égard, la construction d'un canal de dérivation entre la Grande Bosse et Bray-sur-Seine est un complément indispensable à la réhabilitation du canal de Beaulieu.

## Un scénario demandant à être précisé sur certains aspects

Pour être mis en œuvre, ce scénario nécessite toutefois un certain nombre de précisions.

Le premier thème sur lequel la CNBA souhaite attirer l'attention est celui de la **hauteur libre minimale garantie**. Afin que le réseau développé puisse être exploité au maximum de ses capacités, et que le retour sur investissement soit optimal, la CNBA demande à ce qu'une hauteur libre de 7,50 mètres soit garantie afin de permettre le passage de convois portant au moins deux couches de conteneurs de nouvelle génération, voire trois couches de conteneurs. Cette demande implique le rehaussement et la mise au gabarit européen de certains ponts (Beaulieu, Noyen-sur-Seine) et leur adaptation à des trafics de la taille mentionnée, ainsi que l'adaptation de l'architecture des ouvrages aux exigences de sécurité pour la navigation de bateaux à grand gabarit (en particulier : pas de ponts à piles).



Le deuxième point sur lequel la CNBA est en quête d'ajustements ou de précisions est la **construction d'une nouvelle écluse** dans le cadre de la création d'un canal de dérivation entre la Grande Bosse et Bray-sur-Seine.

Le troisième point qui demande des précisions est **l'estimation des trafics** associée au scénario 5 : l'estimation présentée dans le cadre de la documentation accompagnant la consultation est identique à celui du scénario 3, ce qui ne semble pas refléter de manière objective la plus-value apportée par la taille du gabarit dont le scénario 5 permettrait la circulation (scénario 3 : 2500 tonnes ; scénario 5 : 4000 tonnes).

## Points de vigilance

Le premier point de vigilance que la CNBA souhaite mettre en exergue est celui des **points d'attente et des zones de stationnement**. L'augmentation du nombre de bateaux ainsi que de leur gabarit implique de mettre en place un schéma d'aménagement de ces points d'attente et de stationnement tout aussi ambitieux, permettant aux bateaux de toutes tailles de bénéficier des services associés à la navigation. La CNBA insiste sur la nécessité de mettre en place des postes de stationnement adaptés à des bateaux de 180 mètres en amont et en aval des écluses.

Le deuxième point de vigilance concerne les **barrages**. La CNBA souhaite que les barrages soient aménagés de manière à laisser libre la navigation en période de crue, le rectangle de navigation étant garanti.

Le troisième point de vigilance souligné par la CNBA est la **nécessité d'associer plus étroitement les professionnels de la navigation fluviale** aux travaux de conception du projet. La CNBA regrette que des expériences « de terrain » ne soient pas intégrées aux documents de présentation du projet. De telles expériences peuvent par exemple être réalisées à partir de bateaux français (par exemple : porte-conteneurs) circulant dans des conditions comparables à celles envisagées dans le cadre du projet sur des eaux françaises ou étrangères.

*Crédits photos : © Fotolia*