

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Décembre 2011



L'Association des Utilisateurs de Transport de Fret

L'AUTF est l'association nationale qui représente et défend les intérêts des chargeurs, tous secteurs d'activité confondus, utilisateurs de tous mode de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien et toutes solutions multimodales).

Elle a plus particulièrement pour mission de valoriser la place que jouent les transports dans la compétitivité des entreprises et d'œuvrer afin que l'environnement économique, juridique et fiscal des transports de marchandises et de leurs thématiques associées (douanes, sûreté, environnement), concilient les intérêts économiques des entreprises dans leur ancrage territorial (baisse des coûts et augmentation de la qualité) et les contraintes nouvelles auxquelles elles doivent s'adapter (protection de l'environnement, lutte contre le terrorisme etc).

Adresse : Philippe Bonnevie, délégué général - 91 rue du faubourg Saint Honoré
Paris 8^{ème} Tél : 01 42 68 34 80 - Email : info@autf.fr

Synthèse

Le projet consistant à mettre au grand gabarit la section fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine - sur la base du scénario 3 qui concilie au mieux les enjeux économiques, environnementaux et hydrauliques - répond à des exigences territoriales, mais présente également des enjeux nationaux et internationaux.

Son inscription dans la loi Grenelle 1 n'est pas fortuite, ni de circonstance ; elle résulte d'un constat au terme duquel le développement du transport fluvial de marchandises - qui doit concourir à atteindre l'objectif de porter la part des modes non routiers à 25% à échéance 2022 - passe plus particulièrement par le développement du réseau à grand gabarit et doit jouer un rôle majeur dans les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et de l'amélioration de l'efficacité énergétique que la France s'est assignés.



Le projet Bray / Nogent participe de la même logique que celle qui préside à celui de relier en grand gabarit la Seine à l'Escaut (Seine Nord Europe) : désenclaver les territoires pour assurer leur

développement et leur cohésion sociale, étendre l'arrière-pensée des ports maritimes en renforçant la capacité exportatrice de nos entreprises industrielles, améliorer la compétitivité de notre industrie de plus en plus dépendante d'une logistique et d'un transport performants.

Il s'inscrit également dans les perspectives de croissance de la mobilité en Europe que seule une offre modale plurielle permettra d'absorber : les capacités de massification du transport fluvial sont, à cet égard, déterminantes pour éviter la thrombose et la congestion qui nous menacent face à des réseaux routiers et ferroviaires au bord de la saturation.

Toutes ces raisons concourent à ce que l'AUTF soutienne sans réserve ce projet structurant pour le développement durable de la France dans une économie mondialisée exposée à la raréfaction des ressources et contrainte de juguler les nuisances qu'elle génère.

« Les transports sont fondamentaux pour notre économie et notre société. La mobilité est essentielle pour le marché intérieur et pour la qualité de vie des Européens qui peuvent jouir de leur possibilité de se déplacer librement. Les transports permettent la croissance économique et la création d'emplois : ils doivent être durables face aux nouveaux défis [ndlr énergétiques et environnementaux] qui nous attendent. Vu leur caractère planétaire, une coopération internationale forte est indispensable pour agir efficacement. La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement



© Philippe Masson

et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir [...].

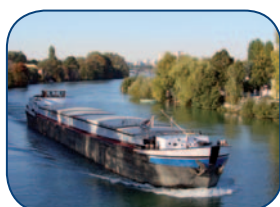
Globalement, les investissements dans les infrastructures de transport ont une incidence positive sur la croissance économique, créent des richesses ainsi que des emplois et favorisent les échanges, l'accessibilité géographique et la mobilité des personnes. Leur planification doit s'effectuer de manière à maximiser les retombées positives pour la croissance économique et à minimiser les retombées négatives pour l'environnement [...].

C'est maintenant qu'il convient d'agir. Comme il faut des années pour concevoir, construire et équiper des infrastructures,

et que les trains, avions et navires ont une durée de vie de plusieurs dizaines d'années, les choix que nous faisons aujourd'hui seront déterminants pour les transports de 2050. »

Ces quelques lignes extraites du livre blanc de la Commission européenne publié en mars 2011 – « **Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources** » permettent de mieux comprendre pourquoi il convient de réaliser la mise au grand gabarit de la portion de la Seine entre Bray et Nogent : c'est un projet qui s'inscrit dans une perspective de développement durable dans ses trois dimensions économique, sociale et environnementale.

Un projet au service de la compétitivité de notre économie et de l'emploi



Fort d'une progression de 8,6% en 2010 après une année 2009 où il fut le seul mode terrestre à maintenir son niveau de trafics

alors que le transport ferroviaire et routier de marchandises étaient à la baisse, le transport fluvial séduit les chargeurs qui sont de plus en plus nombreux à y trouver les niveaux de qualité et de coûts qu'ils attendent. C'est ainsi que sur le bassin de la Seine la part modale du transport fluvial de marchandises était en 2005 de 18% (dernières statistiques connues).

Il convient désormais de consolider cette tendance et de l'inscrire dans la durée. Le goulet d'étranglement que constitue le gabarit Freycinet du canal de Beaulieu est un frein considérable qui illustre parfaitement certaines situations dans

lesquelles le développement d'un mode de transport ne peut pas se concevoir sans un développement de l'infrastructure. Au regard de sa capacité à démultiplier l'effet massification qu'offre déjà le transport fluvial, la mise au grand gabarit du tronçon Bray / Nogent va constituer un appel d'air pour les industriels du grand-est parisien, qu'ils soient positionnés sur les marchés locaux et régionaux comme par exemple les exploitants de carrière et les producteurs de biocarburants, ou qu'ils soient positionnés sur des marchés à l'exportation tels les céréales transformées ou non, le vin de Champagne ou l'industrie automobile.

Dans des proportions différentes selon les secteurs d'activité, le coût du transport obéit à une constante : celle d'être le deuxième poste de coût d'une entreprise. La réduction du coût de transport ramené à l'unité transportée (la tonne ou le conteneur

maritime) qu'offre la perspective du passage au grand gabarit, devient dès lors déterminante pour la compétitivité globale d'une entreprise et pour les clients qu'elle dessert. Par delà, c'est la compétitivité et l'attractivité du territoire, irrigué par la Seine à l'est de Paris, qui se trouve au centre des enjeux de ce projet fluvial qui s'étend jusqu'à notre frontière maritime.

Ainsi, par ricochet, les grands ports maritimes que sont Rouen pour le vrac et le Havre pour le conteneur vont également tirer parti de la

préservation et l'amélioration de la capacité exportatrice du tissu industriel qu'apportera la possibilité de les relier depuis Nogent par une voie fluviale au grand gabarit.

S'agissant des importations, l'attractivité d'un port repose pour une large part sur la qualité de ses dessertes terrestres et sur les disponibilités foncières nécessaires au développement d'activités logistiques. La liaison en grand gabarit offrirait ainsi à la région nogentaise la possibilité de développer ces activités logistiques.

Un projet écologique

L'Europe s'est assigné comme objectif de réduire ses émissions globales de CO₂ de 20% entre 1990 et 2020 et de réduire les émissions de CO₂ dans les transports de 20% entre 1998 et 2030 et de 60% entre 1990 et 2050.

La loi Grenelle 1 a réaffirmé la détermination de la France de s'impliquer dans l'atteinte de ces objectifs en se fixant un objectif de réduction de ses émissions de CO₂ de 3% par an entre 1990 et 2050 (facteur 4).

C'est notamment grâce au développement des modes massifiés, dont la voie d'eau, que la France s'est donné comme objectif de réduire de 20% les émissions de CO₂ des transports entre 1990 et 2020.

A ces objectifs, s'ajoute également la volonté affichée par la France de concourir à améliorer de 20% l'efficacité énergétique

de l'Europe d'ici à 2020 et de porter la part de ses énergies renouvelables à 23% de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020.

Le transport de marchandises dans des convois fluviaux du gabarit 5A retenu par le scénario 3 du projet fait chuter, par unité transportée (tonne ou conteneur), de près de 50% la quantité de carburant nécessaire et par là même les émissions de CO₂.

La mise au grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent générerait donc des gains environnementaux mesurables dès les premières circulations de convois; c'est aussi un projet structurant de préparation de l'avenir qui participera de la capacité de la France à atteindre les objectifs environnementaux qu'elle s'est fixés pour les 40 prochaines années.

