

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.

Février 2012

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'AUBE

Le Conseil général de l'Aube gère le département en divers domaines : routes, collèges, action médico-sociale, etc. Il est aussi un opérateur économique majeur. Pour accompagner la mutation économique de l'Aube, il mise depuis 20 ans sur l'enseignement supérieur, l'innovation, les grandes infrastructures et le tourisme.

Le Conseil général de l'Aube a ainsi été maître d'ouvrage de grands équipements : Université de technologie de Troyes, Technopole de l'Aube, Parc logistique de l'Aube, plateforme trimodale Le Mériot / Nogent, Centre de congrès de l'Aube...

Il participe aussi à la réalisation du port de l'Aube, à l'électrification de la ligne SNCF Paris-Troyes, à des programmes de recherche, etc.

Conseil général de l'Aube. 2 rue Pierre-Labonde, BP 394, 10026 Troyes cedex.

Tél. : 03 25 42 50 50. - Mail : cg-aube@cg10.fr Site : www.cg-aube.fr

Un équipement vital



Cela fait plus de 30 ans que le Conseil général de l'Aube milite pour le canal à grand gabarit entre Bray et Nogent. Rarement, projet aura fédéré autant d'acteurs. Rarement autant d'énergie aura été déployée sur une aussi longue période, et avec la même constance. C'est bien parce qu'il s'agit d'un projet d'avenir, aux enjeux colossaux, qui dépasse le strict cadre local.

S'agissant de l'Aube, qui s'est toujours mise au service de la nation - en accueillant une centrale nucléaire et des lacs pour réguler le cours de la Seine - le canal à grand gabarit sera, en outre, un juste retour.

Philippe Adnot

Sénateur, président du Conseil général de l'Aube



Gérard Ancelin

Président de la communauté de communes de Nogentais



Guy Allart

Président de la communauté de communes des portes de Romilly-sur-Seine



Nicolas Juillet

Président de la communauté de communes de l'Orvin et de l'Ardusson



Bernard Champion

Président de la communauté de communes du pays d'Anglure

« Nos communautés de communes - qui représentent plus de 50 000 habitants de 72 communes de l'Aube et de la Marne - partagent la position du Conseil général de l'Aube. Le canal à grand gabarit doit se faire. Tous ensemble, nous soutenons le scénario 3 qui s'impose comme le plus équilibré sur le plan économique comme sur le plan environnemental. »

Le grand gabarit : capital pour la Champagne et pour la France

La mise à grand gabarit de la Seine entre Bray/Seine et Nogent/Seine :

- dépasse les intérêts des seuls riverains de l'axe Seine. Elle est d'un intérêt public majeur, pour le territoire national ;
- est inscrite au projet de Schéma national des infrastructures de transports (SNIT) en 2^e position des projets fluviaux, derrière le Canal Seine Nord – Europe ;
- répond aux objectifs du Grenelle de l'environnement : d'ici 2022, atteindre 25 % de transports alternatifs à la route (voie d'eau, rail) ;
- fédère les principaux acteurs politiques et économiques de l'Aube et de la région : Conseil général de l'Aube, communautés de communes des bassins de Nogent et de Romilly, chambres consulaires aubois et régionales (agriculture, commerce et industrie) ;
- mobilise des acteurs majeurs sur le territoire national : comité des Armateurs fluviaux, association des Utilisateurs de transport de fret, GIE des ports Le Havre-Rouen-Paris (4^e rang nord européen).

L'aboutissement d'un engagement de plus de 30 ans

Convaincus des enjeux colossaux du grand gabarit, acteurs publics et privés ont déjà réalisé de lourds investissements.

• Conseil général de l'Aube : un engagement historique et des investissements

→ **19 février 1979** : le Conseil général de l'Aube pose comme condition à l'implantation de la centrale nucléaire de Nogent que « les pouvoirs publics s'engagent sur un plan d'exécution des travaux et un plan de financement précis » relatifs à la réalisation à grand gabarit du tronçon Bray - Nogent.

→ **23 octobre 1979** : l'Etat prend en compte la mise à gabarit international de la Seine jusqu'à Nogent.

→ **11 mars 1980** : les conseils généraux de Seine-et-Marne et de l'Aube signent une convention officialisant l'intérêt que les 2 collectivités portent à la mise à grand gabarit.

→ **1980** : le Conseil général de l'Aube construit et finance des casiers entre Villiers/Seine et Beaulieu (76 MF 1980, soit 30 M€ 2010), sur le tracé du futur canal à grand

• Investissements privés : 400 M€ en 10 ans

Les entreprises utilisatrices du transport fluvial ont investi 400 M€ ces 10 dernières années, dans la perspective d'utiliser ce futur réseau. Le grand gabarit leur est vital pour développer ou pérenniser leur activité (Groupe Soufflet, Saipol, Emin Leydier, sociétés d'extraction de granulats...).



La voie d'eau, particulièrement adaptée aux transports volumineux ou lourds. Ici, des cartons à recycler.

gabarit, lors de la construction de la centrale nucléaire de Nogent. Cette opération permet d'extraire du lit de la Seine les matériaux de remblai, en anticipant le creusement du grand gabarit.

→ **2006** : le Conseil général de l'Aube réalise et cofinance (4 M€) la plateforme trimodale Le Mériot / Nogent.

→ **2007 / 2013** - contrat de projets Etat – Région : le Conseil général de l'Aube injecte 1,3 M€ dans des études pour le grand gabarit et dans la reconstruction du barrage de Beaulieu.

→ **2009 / 2011** : le Conseil général de l'Aube participe (2 M€) aux études et travaux du port de l'Aube à Nogent. Répondant aux besoins pressants des usagers de la voie d'eau, cette plate-forme trimodale (15 hectares) anticipe le canal à grand gabarit.



Des opportunités économiques, génératrices d'emploi

D'ici 2050, avec le grand gabarit, près de 1,5 Mt / an contre 450 000 t aujourd'hui transiteront par Nogent, 1^{er} port trimodal de Champagne-Ardenne.

Autour, les communes ont aménagé des zones d'activité pour accueillir de nouvelles entreprises. Au-delà, le grand gabarit augmentera l'activité des grands ports fluviaux et maritimes français et européens, contribuant à la création d'emplois.

• Accroître la compétitivité des entreprises de l'Aube et l'attractivité du territoire

→ 6 % de parts de marché à gagner dans le trafic conteneurs

A cause du gabarit insuffisant du canal de Beaulieu, la part des conteneurs dans le trafic fluvial n'est que de 4 % entre Bray et Nogent, contre 10 % à l'échelon national. Le nombre de conteneurs transbordés à Nogent a même légèrement régressé ces 5 dernières années, alors qu'il augmentait de 33 % sur le bassin de la Seine. L'augmentation du trafic conteneurs pérennisera la ligne régulière CARLine (Champagne Atlantique River Line) entre Nogent/Seine et Le Havre (2 rotations tous les 10 jours actuellement).

→ La voie d'eau, indispensable aux filières agro-alimentaire et agro-industrielle...

La perspective du grand gabarit a déterminé les choix d'implantation et d'investissement d'entreprises comme Saipol (production de biodiesel) ou Soufflet. Le fluvial — avec un coût de fret deux fois moins élevé que la route — est particulièrement adapté aux besoins de l'agro-alimentaire et l'agro-industrie : export des produits via les grands ports français, approvisionnement en matières premières. Le grand gabarit confortera le pôle de compétitivité mondial IAR (industries et agro-ressources).

→ ... et pour tous les transports volumineux ou lourds

Granulats, recyclage de déchets (matériaux de déconstruction, papiers, cartons, etc.), textile, automobile, béton préfabriqué... d'autres industries transportant des matières premières ou des produits finis volumineux ou lourds, attendent le grand gabarit pour diminuer coûts de transport et empreinte écologique. EDF a interpellé les pouvoirs publics sur les conséquences qu'aurait la non réalisation du grand gabarit. Pour la maintenance de la centrale nucléaire de Nogent, certains convois exceptionnels (non transportables par le rail) obligeront à modifier des ouvrages d'art et à renforcer des voiries de Seine-et-Marne et de l'Aube, entre Bray et Nogent.

Quant aux granulats, la demande va croissant, avec la construction de logements. L'Île-de-France, qui en consomme plus de 30 Mt / an, produira sur son territoire moins de 50 % de ses besoins en 2020. Les deux nouvelles zones d'extraction autorisées près de Nogent (La Motte-Tilly et Courceroy) pourront approvisionner les centrales à béton de la région parisienne directement par le canal à grand gabarit, grâce à leurs postes de chargement fluvial.

Le grand gabarit favorisera le développement de la filière logistique, en complément du Parc Logistique de l'Aube et de l'aéroport international de fret Paris-Vatry.

• Connecter le Grand Est parisien à l'Europe du nord

Le projet du Canal-Seine-Nord-Europe ouvrira le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord. Toutes les jonctions devront avoir un gabarit compatible avec le réseau principal, afin que les bateaux puissent naviguer d'un bout à l'autre du réseau sans transbordements coûteux en temps et en énergie.

• Intégrer la Champagne sud au Grand Paris

Depuis Nogent-sur-Seine, les entreprises champenoises achemineront leurs marchandises vers Rouen, Le Havre et la mer du Nord. Elles recevront directement des matières premières depuis ces ports.



Trafic conteneurs : 6 % de parts de marché à gagner avec le grand gabarit



Depuis Nogent, la plus grosse malterie d'Europe (Soufflet) exporte la totalité de sa production par la Seine

Une infrastructure durable

Le transport fluvial répond aux enjeux des 3 piliers du développement durable :

1- pilier économique Lire page 3.

2- pilier social

- Diminution du risque d'accidents.
- Fort potentiel de développement ; préservation et création d'emplois.
- Infrastructures douces.

3- pilier environnemental

- Sobriété énergétique.
- Moindres émissions de gaz à effet de serre (3 fois moins de rejet de CO² que la route).
- Seul réseau non saturé traversant l'Île-de-France, la voie d'eau désengorgera la route (une péniche de 2 500 t transporte autant de marchandises que 125 poids-lourds).
- Rééquilibrage des modes de transport en complémentarité avec le fer (lignes Paris / Troyes et Flamboin / Montereau).

Si le projet ne se faisait pas, le trafic routier en Seine-et-Marne continuerait à augmenter pour répondre aux besoins des entreprises utilisant les ports reliés au réseau fluvial à grand gabarit. Chaque année, 20 000 à 30 000 camions supplémentaires emprunteraient, à terme, les routes de Seine-et-Marne. Ces véhicules génèreraient des nuisances (saturation, pollutions, risque accru d'accident...) et dégraderaient plus vite le réseau routier, grevant le budget des collectivités.

Environnement : des impacts assurément pris en compte

Un chantier comme la mise à grand gabarit aura des impacts environnementaux et hydrauliques.

Toutefois :

- VNF a commencé à analyser et à anticiper ces impacts, très en amont des travaux ;
- les impacts ne seront précisément connus qu'à l'issue des études d'impact conduites en vue de l'enquête publique (si VNF décide de réaliser la mise à grand gabarit) ;
- ces études seront menées sous le strict contrôle de l'Autorité environnementale, en conformité avec les législations européenne et nationale — gage de sérieux, d'impartialité et d'indépendance ;
- des mesures compensatoires seront obligatoirement proposées, dans le cadre des études d'impact ; leur mise en œuvre par VNF se fera sous le contrôle de l'Autorité environnementale.

Le scénario 3 : une solution équilibrée, raisonnable et raisonnée

Le 24 janvier 2012, le Conseil général de l'Aube s'est prononcé à l'unanimité en faveur du scénario 3 (mise au gabarit de 2 500 t sans rupture de charge entre Bray/Seine et Nogent/Seine). C'est la solution la plus équilibrée d'un point de vue technico-économique et environnemental.

• Le scénario 3 répond à la demande croissante de fret fluvial

- Trafic multiplié par 3 à l'horizon 2020 et par 4 d'ici à 2050.
- Conditions de navigation modernes et compétitives, cohérentes avec le nouveau port de l'Aube (Nogent/Seine).

• Le scénario 3 ménage le milieu naturel

- Impacts environnementaux mesurés et compensables.
- Impacts hydrauliques mesurés et acceptables.
- Opportunités de valorisation écologique.