

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.

Janvier 2012

Association pour le Développement du Trafic Fluvial

L' Association pour le Développement du Trafic Fluvial sur la Seine regroupe des entreprises des régions Île-de-France et Champagne-Ardenne soucieuses de répondre aux objectifs du Grenelle de l'Environnement, à savoir intégrer dans leur gestion quotidienne des modèles de développement durable. C'est la raison pour laquelle elles soutiennent pleinement les modes de transport durable, notamment les transports maritimes et fluviaux. Elles partagent l'ambition de porter la part du transport non routier à 25% du transport terrestre de marchandises à l'horizon 2022.

Pour atteindre cet objectif, il est impératif de moderniser, de régénérer et d'aménager les voies d'eau existantes là où il existe des possibilités de développer le transport fluvial.

Pour les entreprises de l'association, le projet d'aménagement de la Seine au grand gabarit jusqu'en région Champagne-Ardenne répond non seulement pleinement aux objectifs du Grenelle de l'Environnement, mais constitue également un enjeu important pour l'aménagement du territoire et la compétitivité de notre économie.

Association pour le Développement du Trafic Fluvial sur la Seine

Quai Sarraill - 10104 NOGENT SUR SEINE

La voie fluviale à grand gabarit entre Nogent et Bray :

un mode de transport qui répond à la volonté des entreprises d'intégrer les défis environnementaux

La voie fluviale connaît aujourd'hui un regain d'intérêt en raison surtout de la massification des transports, que ce soit pour le transport en vrac que, phénomène récent, pour les containers.

En effet, le transport fluvial entre Nogent et Bray a connu une croissance constante au cours de la décennie écoulée, le coefficient tonnes-kilomètres ayant triplé en passant de 95,7 millions de tonnes-kilomètres en 2001 à 319,9 millions de tonnes-kilomètres en 2010.

Aujourd'hui, force est de constater une certaine stagnation en raison des infrastructures inadaptées – tirant d'air insuffisant, canal de Baulieu trop étroit,...

cndp

Commission particulière
du débat public
Mise à grand gabarit
de la liaison fluviale
Bray/Seine-Nogent/Seine

Pourtant, les potentialités existent, puisque les entreprises concernées estiment que les expéditions par voie fluviale depuis Nogent pourraient porter immédiatement sur plus de 1,5 millions tonnes, et 2,7 millions de tonnes à terme au lieu de 300 000 tonnes actuellement – notons que les données 2010 doivent tenir compte d'une durée importante des chômages.

Les principales filières concernées sont les granulats, les filières agroalimentaires – céréales, céréales transformées, huile végétale, tourteaux destinés à l'alimentation animale, biodiesel,... – et les containers.

Concernant les granulats, le projet du Grand Paris conduit à une demande accrue de matériaux de construction. La voie d'eau répond pleinement aux impératifs d'acheminement car elle permet d'approvisionner en direct le cœur de la région, tout en restant plus économique et répondant à l'objectif de réduction des émissions de CO².

D'autre part, la production issue de l'unité de Saipol à Nogent-sur-Seine rejoint l'ambition de l'Union européenne, confirmée par le Grenelle de l'Environnement, visant à atteindre 10% d'énergies renouvelables dans les transports à l'horizon 2020. La voie fluviale à grand gabarit vers la basse Seine et l'Europe du Nord permettra d'optimiser la logistique de ces énergies renouvelables grâce à un mode de transport peu émetteur de gaz à effet de serre.



Usine du Mériot

La mise au grand gabarit : une réponse pour l'aménagement du territoire



Le projet de la Seine à grand gabarit répond pleinement à la volonté d'aménagement du territoire :

1 / L'objectif du Grand Paris doit aller au-delà de la discussion actuelle portant sur l'axe Le Havre / Rouen / Paris, et doit également intégrer les départements situés à l'est de Paris.

Il serait profondément regrettable que le débat sur le Grand Paris ne porte que sur la partie aval de la capitale. En effet, la région Champagne-Ardenne est parfaitement intégrée dans la dynamique économique de l'Île-de-France.

De plus, la mise au grand gabarit conduira à désengorger les autoroutes et routes franciliennes : ainsi, une péniche d'un gabarit Va, solution préconisée par le maître d'ouvrage, et qui peut transporter 2500 tonnes de marchandises, remplace 125 camions.

2 / L'augmentation constante des déplacements des personnes et des marchandises impose une réflexion sur les modalités de transport des marchandises.

Dans son Livre Blanc sur la mobilité présenté au printemps 2011, la Commission européenne considère que la mobilité globale des personnes et des marchandises devrait augmenter de l'ordre de 40% au cours des 20 prochaines années. Dans ce contexte, il est urgent que des décisions adéquates soient prises pour répondre à ce défi, sous peine de voir l'ensemble des flux se porter sur la route.

Dans ce contexte, la voie fluviale constitue un axe majeur susceptible de répondre à ce défi à travers ses atouts :

- la massification des volumes transportés,
- c'est le mode de transport le plus économe en matière de rejet de CO²,
- il est aussi le plus compétitif.



La Seine à grand gabarit :

un atout indispensable pour la compétitivité de nos entreprises

Aujourd'hui, les coûts afférents à la logistique deviennent un facteur prépondérant de la compétitivité de nos entreprises.

Afin de conserver les emplois sur nos territoires, il est impératif de donner aux acteurs économiques les moyens de préserver leurs marchés, et ainsi les emplois notamment dans des territoires déjà durement touchés par la crise du textile.

Une comparaison sur les coûts de transports fait ressortir la compétitivité du mode fluvial sur tous les autres modes de transport. Ainsi, le coût moyen par tonne transportée sur une distance de 350 kms est de 12€ - hors frais de déchargement - pour le transport fluvial grand gabarit, contre 21€ pour le transport routier, et 22€ par le rail. Il conviendra dans la mise en œuvre du projet de mise au grand gabarit entre Bray et Nogent de préserver les conditions de cette compétitivité.

Ces coûts n'incluent pas les facteurs externes tel le bruit, l'encombrement des routes, les risques d'accident ... L'inclusion des facteurs exogènes conduit à un renchérissement considérable du transport routier, puisqu'il passe à 33€ la tonne transportée, contre 27€ pour le rail et seulement 15€ pour le fluvial grand gabarit, toujours hors frais de déchargement.

Les filières agricoles et agroalimentaires représentent aujourd'hui la part prépondérante des expéditions, avec près de 85% des tonnes-kilomètres, que ce soit les céréales produites localement qui sont acheminées vers les moulins de la région parisienne ou exportées via le port



de Rouen, le malt produit en Champagne-Ardenne et exporté via le port du Havre, que la filière oléagineuse locale dont sont issus les huiles végétales, les tourteaux destinés à l'alimentation animale et le biodiesel.

Toutes ces productions sont produites localement, et non délocalisables. Elles contribuent au dynamisme de la France, tant sur le plan économique que dans la défense de l'emploi.

D'autre part, le développement du container conduit de nombreuses sociétés à y recourir pour transporter leurs marchandises. Aujourd'hui, de nombreuses entreprises des régions concernées par la mise au grand gabarit de la Seine utilisent le container pour importer des marchandises ou pour en exporter via le Port du Havre. C'est le cas pour des industriels comme Michelin (production de pneus), Mefro (producteur de jantes de voitures), des logisticiens distributeurs ... Actuellement, les containers transitent par la route, via la région parisienne.

Enfin, d'autres filières souhaitent profiter de la voie d'eau pour développer leurs activités, comme l'industrie de récupération et de recyclage des vieux papiers.

En conclusion :

La mise au grand gabarit de la Seine de Bray à Nogent s'inscrit pleinement dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement à travers un report des transports de marchandises de la route vers le fluvial, conduisant à une réduction sensible des émissions de CO².

De plus, le projet s'inscrit parfaitement dans le schéma du Grand Paris, à travers un désencombrement des autoroutes et routes franciliennes.

Enfin, il redonne une compétitivité à l'économie française en général, aux filières agricoles et industrielles situées à l'est de Paris à travers une connexion dynamique avec les grands ports d'exportation de Rouen et du Havre.

Les entreprises membres de l'Association pour le Développement du Trafic Fluvial sur la Seine soutiennent d'autant plus le projet présenté par Voies navigables de France que celui-ci intègre parfaitement les problématiques de gestion de la biodiversité de la plaine de La Bassée et de préservation du cadre de vie des populations auxquelles elles sont particulièrement sensibles.

Le scénario 3 proposé par Voies navigables de France répond pleinement aux objectifs définis et aux attentes des riverains et du monde économique.

