

Débat Public
**Petite Seine
GRAND GABARIT**

de voir l'amplitude horaire de navigation portée sur la Seine amont au minimum à 18 heures, ce qui sera également un gage d'optimisation de l'utilisation de la nouvelle infrastructure.

En outre, le CAF tient à préciser que les conditions du report modal ne peuvent être réunies que si les gains économiques

de la nouvelle infrastructure pour les transporteurs / chargeurs sont garantis et qu'en conséquence la question éventuelle du surpéage pour l'utilisation de la nouvelle infrastructure doit être examinée en préservant pour l'offre fluviale les gains de productivité obtenus par cette nouvelle infrastructure.

Conclusion

Le CAF soutient le scénario 3 du projet, qui concilie efficacité économique et respect des contraintes environnementales.

Le projet de liaison à grand gabarit Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine répondrait aux objectifs de report modal fixés par le Grenelle de l'environnement, en améliorant la compétitivité du mode fluvial.

A l'horizon 2020, ce seraient ainsi 1500 millions de tonnes kilomètres qui pourraient passer par la voie d'eau sur l'axe concerné, soit 410 millions de tonnes kilomètres supplémentaires (la part modale passant de 10,2 % à 16,8 %). Le bénéfice environnemental serait de 4700 tonnes de CO₂ émis en moins et 27 000 camions évités sur les routes par an, diminuant ainsi les risques d'accidents et l'engorgement sur le réseau routier d'Ile-de-France.

L'offre logistique fluviale se développera, tant pour les filières traditionnelles que pour les transports de conteneurs, renforçant ainsi la compétitivité des entreprises du secteur de Nogent-sur-Seine, grâce à des coûts de transports réduits.



Comité des Armateurs Fluviaux



Comité des armateurs fluviaux

Le Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) est une organisation professionnelle représentative des intérêts

des entreprises de transport fluvial nationales et des professions qui se rattachent à cette activité.

Il regroupe aujourd'hui près de quatre-vingt entreprises, tant les entreprises de transport industriel que celles du secteur du tourisme fluvial.

Le Conseil d'administration du CAF est actuellement présidé par Monsieur Jean François DALAISE.

Adresse : CAF - 8 rue Saint Florentin - 75001 Paris
Tél : 01 42 60 36 18 - Fax : 01 42 86 80 16
E - mail : armateurs.fluviaux@wanadoo.fr

Le mode fluvial a profondément évolué ces dernières années et démontré sa pertinence, avec une augmentation de 8,6% en 2010 et de 35% depuis 1997. Il répond aux objectifs de croissance des modes doux, de respect de l'environnement, de solution à la congestion des infrastructures routières en milieu urbain dense. Le mode fluvial constitue une offre logistique compétitive et de qualité tant pour les filières / clients traditionnels de la voie d'eau que pour les producteurs de matériaux de construction, ainsi que pour l'agroalimentaire et les nouvelles filières porteuses industrielles, la grande distribution, secteurs intéressés par le transport par conteneurs.

La situation actuelle de desserte de la petite Seine n'est pas satisfaisante

Nogent-sur-Seine est situé en tête de réseau du bassin de la Seine. Or, la section navigable Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine constitue un goulet d'étranglement qui entrave le développement du transport fluvial à partir de son bassin d'activité. En effet, l'infrastructure

existante ne permet le passage des bateaux, dans des conditions malaisées, que jusqu'à 1000 tonnes de port en lourd.

En effet, la Seine est au gabarit Vb de Paris jusqu'à Bray-sur-Seine, ce qui permet la navigation de grandes unités pouvant emporter jusqu'à 3000 tonnes. En revanche, en amont de Bray-sur-Seine, à cause de la configuration sinueuse de la rivière, du gabarit de l'écluse de Jaulnes, et surtout du canal Beaulieu, la capacité d'emport théorique est de 1000 tonnes, en pratique plus proche de 650 tonnes. En outre, sur le canal, la hauteur libre sous les ponts est insuffisante pour passer à trois hauteurs de conteneurs, voire avec deux hauteurs

comme en témoigne le dommage causé au pont de Beaulieu en 2004.

Cela a pour conséquence d'amoindrir la compétitivité du mode fluvial, celle-ci repose, en effet, sur les possibilités de massification. Le recours au fluvial et donc le report modal sont donc freinés.

En outre, du fait d'une largeur et profondeur insuffisantes, la navigation dans le canal de Beaulieu se fait à vitesse réduite. Les possibilités de croisement des unités les plus larges sont aussi limitées, ce qui allonge les temps de transit et fait craindre dans un avenir proche une saturation du canal.

La mise au grand gabarit de la liaison Bray / Nogent renforcera la compétitivité du mode fluvial

Le projet de canal Seine Nord Europe, va ouvrir le bassin de la Seine au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord, démultipliant ainsi l'offre logistique entre les régions de l'axe Seine et la Belgique, les Pays Bas et l'Allemagne.

Le réseau du bassin de la Seine doit donc être optimisé, l'effort doit porter sur la fiabilisation des infrastructures, notamment sur la Seine amont et sur la mise au gabarit européen de l'Oise, en traitant la problématique du passage à trois hauteurs de conteneurs, et donc pour assurer la cohérence globale du bassin en terme de gabarit sur la réalisation de la liaison Bray / Nogent, dernier maillon d'une Seine amont à 3000 tonnes.

L'amélioration de la compétitivité du mode fluvial est engagée depuis plus d'une décennie, grâce au renouvellement et à la

modernisation de la flotte, grâce à la rotation optimisée des équipages mise en place dans les flottes industrielles. L'homogénéisation du réseau au standard européen est une condition nécessaire pour poursuivre ces efforts de compétitivité. Ainsi, il est essentiel que les têtes de réseaux, les jonctions inter-réseaux et intra-européennes, aient un gabarit en cohérence, au minimum de classe V, avec le réseau principal, de façon à permettre la navigation des mêmes bateaux et au même chargement et tirant d'air.

Les potentialités de report modal à partir du bassin d'activité de Nogent sont significatives :

- dans le transport de granulats, pour assurer la nécessaire sécurisation de l'approvisionnement en ces produits de la région parisienne,

- pour le secteur agroalimentaire, du fait de la présence du Groupe Soufflet et de coopératives au sein d'un bassin céréalier et agricole tourné en partie vers l'export, et non délocalisables,
- dans les nouvelles industries récemment implantées (Emin Leydier, Saipol, la malterie Soufflet), portées par le dynamisme économique du Nogentais, ainsi que pour le matériel industriel transporté par conteneur,
- grâce au développement de l'infrastructure portuaire que ce soit à Nogent avec le nouveau Port de l'Aube, et les connexions possibles avec le réseau de plateformes existantes sur le bassin de la Seine (Gron, Montereau, Evry, Bonneuil, Gennevilliers).

La liaison à grand gabarit pour assurer le report modal vers le fluvial

Le Comité des armateurs fluviaux plaide donc, pour toutes ces raisons, en faveur de la réalisation d'une liaison à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Parmi les scénarios étudiés par le maître d'ouvrage, le CAF se positionne en faveur du scénario 3, correspondant au gabarit Va permettant le passage de bateaux de 110 m de long par 11,40 m de large pour 2,80 m d'enfoncement (pour un mouillage garanti de 3,20 m). Cela permettra le passage des bateaux à 2500 tonnes de port en lourd.

Le choix de ce scénario semble en effet concilier deux objectifs : l'amélioration de la compétitivité du fluvial, et d'être celui qui a le moindre impact écologique.

Quant au scénario 5, permettant le passage de bateaux jusqu'à 180 m de long, cette option paraît devoir être écartée, compte tenu de la limitation de longueur imposée aux bateaux dans Paris. Il y a, de fait, très peu de convois de 180 m qui remontent la

Au total, le potentiel fluvialisable est estimé à plus de 1,5 millions de tonnes.

Il faut également noter que les liaisons fluviales sur le bassin de la Seine ne sont pas saturées et peuvent donc répondre sans investissements lourds supplémentaires à l'accroissement du trafic fluvial dans les prochaines décennies, après mise en service du canal Seine Nord Europe. Par ailleurs, et à elle seule, l'offre ferroviaire même améliorée ne permettra pas de répondre aux besoins des chargeurs de la zone de la petite Seine.

Seine, la logistique à mettre en place étant trop lourde à instaurer (découplage et reformation des convois en aval et amont de Paris).

Considérant le scénario 3, le CAF souhaite que les conditions de mise en œuvre des alternats soient examinées et souhaite qu'ils soient autant que possible limités en nombre et en longueur ; il attire l'attention du maître d'ouvrage sur le risque, à terme, d'augmentation des temps de parcours qu'ils peuvent induire.

Concernant les tirants d'airs des nouveaux ponts qui seront construits pour franchir le nouveau canal, le CAF tient à préciser que la hauteur libre dégagée au droit de ces ponts doit nécessairement respecter le gabarit Va, soit 7 m, permettant ainsi le passage de bateaux chargés à 3 hauteurs de conteneurs.

Enfin, le CAF rappelle son souhait, pour des raisons de compétitivité du mode fluvial,