

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



Ouverts sur l'Europe, les ports de l'Axe Seine sont un vecteur pour l'exportation et alimentent notamment le bassin parisien, le plus grand marché de consommation national et européen. Ensemble, le Havre, Rouen et Paris forment le premier complexe portuaire français avec, en 2010, près de 130 millions de tonnes de marchandises traitées.

Pour renforcer leur rayonnement international, les trois ports s'appuient sur de nombreux atouts : la complémentarité et la diversité des activités, un vaste hinterland, la performance du système informatique de suivi de la marchandise AP+, des patrimoines fonciers prêts à accueillir les investisseurs. Ces ambitions sont ancrées dans le territoire et dans une démarche transversale de développement durable.

L'Axe Seine, qui concentre 15% de l'économie productive française, soit 630 000 emplois, est le terrain d'une ambition commune : développer un système logistique « Seine » au service de ses filières économiques et notamment de ses filières majeures que sont l'énergie, la chimie, l'automobile, l'aéronautique, le BTP, la valorisation des déchets, l'agriculture et l'agro-industrie.

Synthèse

Les ports de l'axe Seine bénéficieront conjointement de la mise à grand gabarit de l'accès fluvial au port de Nogent-sur-Seine. Ils tiennent donc à exprimer une position commune sur le projet.

Ils considèrent que le projet favorisera le transport fluvial dans leur hinterland et constitue une alternative au transport routier de bout en bout en permettant des transports de marchandises encore plus massifiés sur l'ensemble du réseau fluvial à grand gabarit. La voie d'eau est le seul réseau de transport non saturé dans la traversée de l'Ile-de-France. Grâce au projet, la collectivité pourra en tirer des bénéfices écologiques encore plus importants et les ports un renforcement de leur compétitivité notamment pour le transport de conteneurs, de céréales et de granulats.

Dans ce cadre, ils sont favorables à la mise en œuvre du scénario de projet numéro 3 étudié par VNF qui permet, sans rupture de charge, à des bateaux de classe Va de desservir l'ensemble des ports de l'axe Seine.

Les bénéfices du transport massifié de marchandise : un transport écologique et économique

Le transport fluvial à grand gabarit affiche des bénéfices économiques et écologiques importants. Globalement, ses coûts indirects en encombrement, pollution, infrastructure, accidents, etc... sont 5 fois moindres que ceux du transport routier. Le

développement du transport fluvial s'inscrit donc naturellement dans les objectifs du Grenelle de l'Environnement, qui vise une augmentation importante des modes de transport alternatifs à la route que sont le fer et le fleuve.



→ Le transport fluvial présente une double pertinence :

• Une pertinence écologique avec :

- Une faible consommation énergétique,
- Une faible pollution atmosphérique,
- Des nuisances sonores limitées,
- Une accessibilité jusqu'au cœur des agglomérations et une diminution de la congestion des routes : 1 seul automoteur chargé à 2 500 tonnes (cas du scénario n°3 étudié par VNF) permet de supprimer 125 camions de 20 tonnes.

• Une pertinence économique avec :

- Un coût faible, une capacité unitaire élevée,
- La fiabilité des délais,
- La sécurité des marchandises transportées,
- La fluidité en raison des réserves de capacité.

Pour les granulats extraits et transformés en bord de voie d'eau, ainsi que pour les marchandises en vrac d'une manière générale, le gain économique du fluvial par rapport à la route est de 50 %, et les émissions de CO₂ sont divisées par 5. Pour les conteneurs, le gain économique d'une solution multimodale fleuve-route entre Le Havre et la région parisienne est de 10% par rapport au mode routier et les émissions de CO₂ sont divisées par 2,5.

Le développement du transport fluvial sur le réseau à grand gabarit et sur la petite Seine

Les ports de l'Axe Seine développent des efforts importants pour se rapprocher des niveaux de trafics massifiés des ports européens concurrents dont la part massifiée dépasse 40% en moyenne et le projet de liaison à grand gabarit participe à l'amélioration de la situation.

En effet, le réseau fluvial à grand gabarit permet une massification maximale, principal atout du transport par voie d'eau. L'utilisation des bateaux de grande capacité entraîne une baisse du coût de revient du transport et améliore d'autant le différentiel de coût par rapport au mode routier.

Ainsi, sur les 10 dernières années, l'ensemble des axes de navigation français à grand gabarit voient leurs trafics progresser (+12% pour la Seine et l'Oise), lorsque dans le même temps les trafics du petit gabarit (ou réseau Freycinet) baissent de 11% à l'échelle nationale.

Néanmoins, les trafics du réseau à petit gabarit de la « Petite Seine » restent soutenus, du fait d'importants transbordements vers la voie d'eau de granulats et de céréales directement produits dans le secteur. En 10 ans, ce trafic a triplé sur la section Bray-Nogent.

Il n'en est pas de même pour le trafic de conteneurs. Les clients des armements maritimes (ou chargeurs) passant par un port expriment des exigences pour des chaînes logistiques de bout en bout, écologiques et compétitives. Le mode de transport combiné fluvial satisfait à ces exigences de par ses spécificités. Mais il le fait et le fera d'autant mieux que le réseau fluvial est adapté aux contraintes de gabarit du transport de conteneurs. Actuellement, la progression du trafic fluvial de conteneurs entre le port du Havre et le port de Nogent-sur-Seine est handicapée par la vingtaine de kilomètres au gabarit restreint en aval de ce dernier.

La mise à grand gabarit de cette section permettrait de répondre à la croissance de fret fluvial en garantissant des conditions de navigation sûres et compétitives et participerait ainsi à l'ambition de faire des ports de l'axe Seine un hub logistique majeur au niveau européen.



Le réseau portuaire fluvial, un outil indispensable au développement du transport massifié

Le réseau portuaire francilien géré par ports de Paris relève de deux grandes catégories d'implantations :

- Les plateformes multimodales, jouant un rôle de hub à plus ou moins grande échelle pour la mise en place d'une logistique propre, fluviale ou ferroviaire ; elles accueillent des centres de massification et de traitement ;
- Les ports urbains, offrant des services de proximité à leur agglomération (évacuation des déblais et déchets, approvisionnement des chantiers et industries, logistique urbaine) et fonctionnant en interaction forte avec les plateformes multimodales.

Aujourd'hui, le réseau portuaire francilien est structuré autour de 6 plateformes multimodales et 60 ports urbains faisant partie du domaine public fluvial.

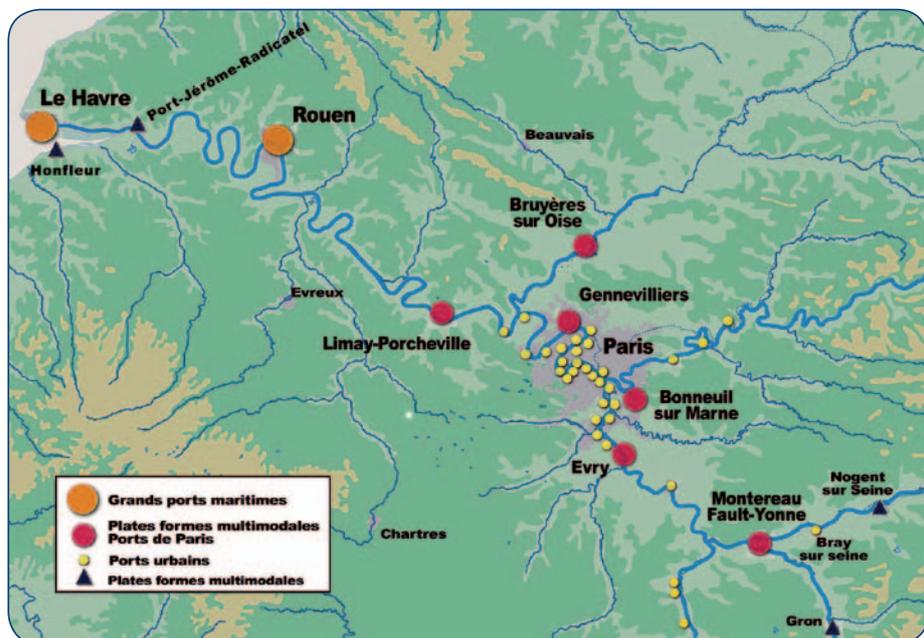
Le réseau des ports urbains et des terminaux à conteneurs doit continuer à se développer car il permet la desserte des agglomérations au plus près des besoins, limitant les nuisances liées au transport routier. La saturation du réseau routier et les objectifs environnementaux appellent au développement du réseau fluvial et à la densification de ses usages,

notamment pour le développement de la logistique urbaine.

Au même niveau d'importance, la relocalisation des activités logistiques le long de la Seine apparaît comme un vecteur déterminant pour l'atteinte des objectifs du Grenelle de l'Environnement. Les études conduites, notamment par l'IAU Ile-de-France, font le constat d'une demande importante à venir de nouveaux espaces logistiques à créer d'ici 2030, estimée de 700 à 1200 ha. Le développement d'une logistique la plus propre possible appelle à concentrer ces nouveaux espaces sur des plateformes trimodales (fleuve, fer, route) permettant de réduire la part du transport routier. Dans cette optique, le développement de la plateforme d'Achères (le Port Seine Métropole), idéalement située sur l'axe Seine, à la confluence avec l'Oise, entre les ports maritimes et la zone de consommation francilienne, est un enjeu primordial.

Parallèlement, la mise en œuvre des plans stratégiques des ports de Rouen et du Havre ainsi que les nouveaux projets de plateformes multimodales normandes (Seine Sud, Seine Andelle, chantier multimodal au Havre) renforceront également le développement du transport massifié.

Les enjeux de l'extension du réseau à grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine



Le développement du grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine est un atout pour le développement de l'activité portuaire et du trafic fluvial dans la mesure où il abaisse les coûts du transport fluvial depuis et vers cette destination.

Le terminal de Nogent-sur-Seine, qui se trouvera ainsi renforcé par la mise à grand gabarit de son accès vers l'aval et les ports du Havre, de Rouen et de Paris, offrira une opportunité nouvelle pour l'activité industrielle et agro-industrielle auboise et l'exportation céréalière particulièrement dynamique dans ce secteur.

Par exemple, le passage à grand gabarit aura un impact direct sur la compétitivité des céréales françaises

à l'export. Le prix du transport intérieur qui constitue, de 30 à 40% du coût total de transport jusqu'au port d'arrivée sera notablement diminué ce qui peut permettre de conquérir de nouveaux marchés.

De même, dans le domaine agro-industriel (malt, bio-carburants, engrais,...), la mise à grand gabarit aura également un impact très important, le potentiel de trafic fluvial est en effet à minima de l'ordre de 600 000 tonnes, avec des flux descendant et remontant.

Dans le périmètre immédiat du projet de mise à grand gabarit, Ports de Paris possède deux ports. Le port urbain de Bray-sur-Seine et, immédiatement à l'aval du projet, la plateforme multimodale de Montereau qui a vocation à accueillir un terminal à conteneurs dans les prochains mois.

Pour le port de Bray-sur-Seine, après un premier effet de report d'une partie du trafic actuel à Nogent-sur-Seine du fait de la mise à grand gabarit, une analyse du besoin portuaire permet d'identifier un potentiel d'augmentation lié au développement économique de la communauté de communes de La Bassée. Ce potentiel ne pourra toutefois pas être satisfait par les installations existantes qui sont situées au cœur du centre-bourg de Bray-sur-Seine. En lien avec le projet de mise à grand gabarit, il apparaît donc opportun de poursuivre les réflexions engagées avec les collectivités locales concernées sur le déplacement du port actuel en dehors du centre-bourg.

En conclusion

Il en ressort que le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent répond pleinement aux objectifs de développement du transport fluvial portés par les ports du Havre, de Rouen et de Paris.

Le scénario de projet n°3 offre une solution favorable à la conciliation des différents enjeux économiques, environnementaux et hydrauliques. Les bateaux concernés (classe Va) sont en particulier autorisés à traverser Paris et permettront ainsi des liaisons avec l'ensemble des ports de l'axe Seine sans rupture de charge.