



Voies navigables de France (VNF)

Établissement public administratif sous la tutelle du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Il est chargé de la gestion, de l'exploitation, de la modernisation et du développement du plus grand réseau européen de voies navigables constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Il contribue également au développement des activités fluviales liées au transport de marchandises et participe ainsi à la mise en œuvre de la politique de transition écologique et au rééquilibrage modal rendu nécessaire par l'impact du trafic routier sur l'environnement. Pour cela, VNF s'efforce de mettre en place les conditions d'une plus forte attractivité du mode de transport fluvial afin de favoriser et d'accompagner l'ensemble de la chaîne logistique et des acteurs qui l'animent.

contact //

Adresse

Direction Territoriale Nord-Est
28, boulevard Albert 1^{er}
54036 NANCY Cedex

Tél. 03.83.95.30.01

Site web www.nordest.vnf.fr

Email dt.nordest@vnf.fr

Ce cahier d'acteurs est l'occasion pour la Direction territoriale Nord-Est de Voies navigables de France (VNF) de participer à la réussite de l'implantation de Cigéo, un projet exceptionnel dans tous ses aspects : l'ampleur des études réalisées, les moyens mis en œuvre pour la recherche, les innovations technologiques, la durée d'exploitation du site, le coût de 30 milliards d'euros et enfin le défi qu'il se propose de relever consistant à enfouir des déchets hautement radioactifs dont la durée de vie dépassera les trois prochaines générations d'êtres humains qui vivront sur cette planète.

// Le projet Cigéo : un défi pour les acteurs du transport

Cigéo devrait impulser une nouvelle dynamique à l'économie et à la démographie des territoires d'accueil grâce à la création de centaines d'emplois et à l'arrivée d'une population. Pour accompagner ce changement, les acteurs du développement territorial ne doivent pas perdre de vue qu'une amélioration du système de transport s'impose à la fois pour les voyageurs mais également pour le fret, ce qui entraînera des décisions d'aménagement lourdes de conséquence en termes socio-économiques et environnementaux.

Ce projet s'inscrit dans un cadre très rural où les infrastructures ferroviaires et routières sont limitées et contraintes (conflit d'usage entre fret et voyageurs) pour alimenter le chantier de construction de Cigéo qui générera un trafic évalué à 640 000 tonnes de matériaux par an entre 2016 et 2024 puis 145 000 tonnes/an entre 2025 et 2030. D'après les estimations du dossier présenté au débat public, ces volumes devraient entraîner des pics de trafic routier pouvant aller jusqu'à plus de 200 camions par jour en 2022.

Pour fluidifier le système de transport de ces marchandises, les gestionnaires d'infrastructure ainsi que l'ensemble des acteurs de la profession vont donc devoir proposer une offre capable à la fois de faciliter l'accès au futur site du projet tout en limitant les différents impacts sociaux et environnementaux et en répondant à la demande des entreprises implantées localement.

Le SCOT du pays Barrois, actuellement en cours d'élaboration, prévoit déjà qu'il sera nécessaire d'améliorer les infrastructures desservant le site de Cigéo. Ainsi, sont concernés l'aménagement de deux axes routiers (la RN135 entre Bar-le-Duc et Gondrecourt et la RD960 puis la RD10 vers Void-Vacon) permettant de rejoindre la route principale (RN4) ainsi que le développement de l'axe ferroviaire Bar-le-Duc/Gondrecourt-Bure.

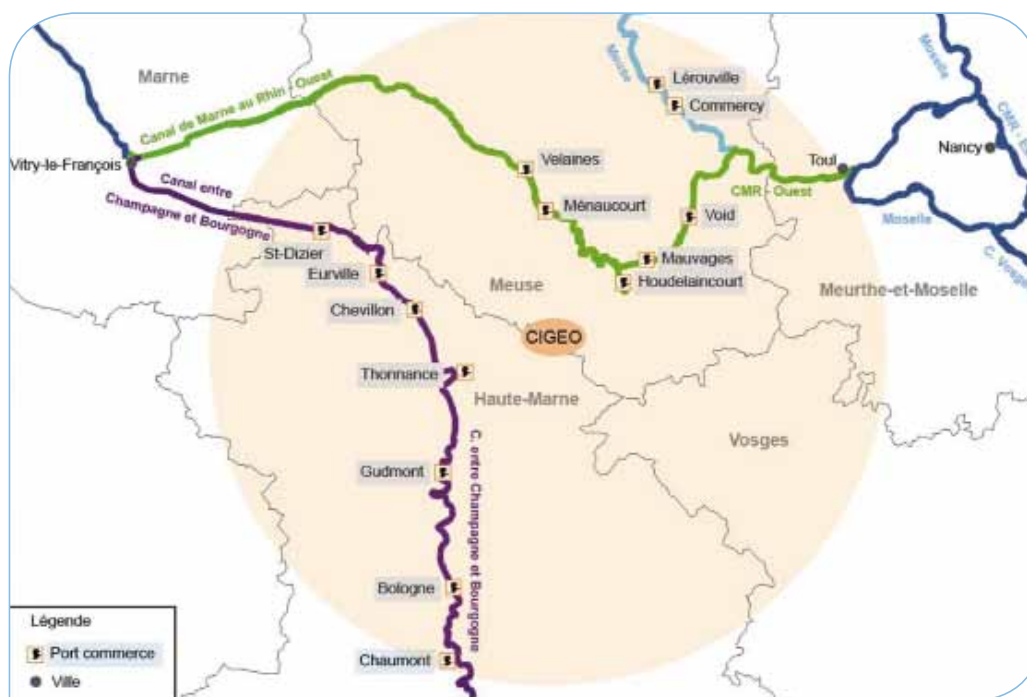
Au vu de l'état des finances publiques dont celles des collectivités, il serait nécessaire de s'appuyer davantage sur des infrastructures existantes qui permettraient à la fois de réduire le coût d'investissement global du projet et d'optimiser la logistique notamment en massifiant les flux tout en réduisant l'impact environnemental global ainsi que les nuisances subies par les riverains.

Dans ce contexte, la voie d'eau dispose de plusieurs atouts à faire valoir. ■

// Une opportunité pour le développement du transport fluvial et notamment le petit gabarit

Pour approvisionner le projet en matériaux de construction, le mode de transport fluvial propose une offre d'infrastructure intéressante avec la présence de trois canaux pour lesquels la navigation est ouverte 12 heures par jour et 7 jours sur 7 : le canal de la Marne au Rhin Ouest, le canal de la Meuse et le canal entre Champagne et Bourgogne.

Ces trois axes fluviaux sont classés dans la catégorie du petit gabarit, ce qui signifie que leurs ouvrages de navigation (écluses notamment) limitent leur accès à des bateaux de type Freycinet pouvant transporter jusqu'à 250 tonnes de marchandises, soit l'équivalent d'une dizaine de camions. Plusieurs sites portuaires se trouvant dans un rayon d'une quarantaine de kilomètres autour de Cigéo ont déjà été identifiés pour servir de ports de déchargement pour les différents matériaux utilisés pour la construction du projet.



La voie d'eau existante sur ce secteur est loin d'être saturée puisque la capacité d'une infrastructure de ce type est d'environ 3 millions de tonnes/an (source *Guide Méthodologique, Transport de marchandises – Caractéristiques de l'offre et capacités des modes de transport, SETRA, mars 2008*) et elle permettrait donc la mise en place d'une solution logistique adaptée aux problématiques du développement durable.

Avec l'essor d'un projet tel que Cigéo, VNF entrevoit cependant la possibilité de re-dynamiser le trafic de marchandises sur une partie de son réseau à petit gabarit. Ce report modal serait bénéfique à la profession batelière fortement présente sur ces types de canaux et qui souffre d'un manque d'activité, ainsi qu'aux populations du territoire d'accueil pour lesquelles les externalités négatives (nuisances sonores, pollution atmosphérique, émissions de CO₂) liées au transport seraient limitées. ■

// Réduire l'impact environnemental du transport des matériaux de construction depuis leur lieu d'extraction

La voie d'eau dispose de nombreux avantages dont celui d'être le mode de transport ayant l'impact le plus réduit sur l'environnement. En l'utilisant sur la distance la plus longue, il est possible de réduire la consommation d'énergie par tonne transportée ainsi que tous les autres

types de nuisance. À titre d'illustration, sur 350 kilomètres, les coûts externes liés à la congestion, au bruit, aux accidents et à la pollution sont divisés par 3 par rapport à ceux générés par le transport routier. ■

// Des gains logistiques non négligeables pour l'approvisionnement de Cigéo

Le transport par voie d'eau est également reconnu pour être un mode fiable, économique et sûr. En effet, la disponibilité et les travaux d'entretien effectués sur les ouvrages permettent au transporteur de respecter les délais de livraison.

La massification des marchandises permet de les transporter et de les stocker en même temps, ce qui peut représenter une économie par rapport au coût d'utilisation d'une surface à terre.

L'autre gain potentiel d'une organisation logistique intégrant le mode fluvial est la valorisation possible de

la rupture de charge sur le site portuaire, c'est-à-dire de profiter du moment et du lieu où la marchandise est transvasée du bateau vers le camion pour réaliser différentes opérations.

À cet endroit, plusieurs activités (triage des matériaux, fabrication de béton, mise en place d'une réserve de matériaux) pourraient être envisagées ce qui permettrait de libérer un espace foncier important sur le site de Cigéo tout en respectant une logique de livraisons en flux tendus et en juste à temps. ■

// Une réalité logistique et économique à ne pas négliger

VNF et ses Directions territoriales agissent pour créer les conditions économiques favorables au développement du transport fluvial en associant les principaux chargeurs, les acteurs de la logistique que sont les commissionnaires de transport, les transitaires, les courtiers ou encore les collectivités.

Pour qu'un donneur d'ordre puisse valider une solution logistique intégrant un maillon fluvial, le trajet global doit être économiquement réalisable. Dans le cas du projet, le choix du mode de transport fluvial est lié en partie à la provenance des matériaux de construction et donc à la localisation des carrières d'approvisionnement par rapport à la voie d'eau mais également à la distance de post-acheminement routier à parcourir entre le port de déchargement et le site de Cigéo.

Les canaux à petit gabarit situés à proximité représentent une solution idéale aux problématiques apparaissant dans l'élaboration du schéma logistique actuel (financement des aménagements routiers et ferroviaires, nouvelles nuisances pour l'environnement et les populations liées au trafic routier) du fait de leur connexion avec le Nord et l'Est de la France mais aussi avec la Belgique d'où une partie des matériaux de construction pourrait provenir.

De par son expertise, VNF a pour mission de mettre en relation les différents acteurs de la chaîne logistique mais également d'autres clients potentiels (afin de massifier et/ou de résoudre les problématiques des retours à vide) et ainsi de préparer au mieux le montage d'un schéma logistique économiquement intéressant et pérenne.

Pour appuyer les projets de ses partenaires, VNF est également chargé de piloter, sur la période 2013-2017, deux plans d'aide en direction des chargeurs et des bateliers qui s'inscrivent pleinement dans la politique des transports soutenue par la Commission européenne et les Etats membres. L'objectif est à la fois d'inciter les acteurs logistiques et les chargeurs à faire l'expérience du transport fluvial (financement d'étude de faisabilité, de test de transport et d'outils de transbordement) et d'accompagner la filière fluviale en adaptant la flotte existante aux besoins actuels et futurs. ■

// Zoom sur le transport fluvial des matériaux de construction

Les matériaux de construction constituent une filière historique de la voie d'eau avec les produits agricoles et la sidérurgie. En 2012, ils représentaient plus de 23 millions de tonnes transportées sur la voie d'eau au niveau national. Sur le réseau navigable géré par la Direction Territoriale Nord-Est, ce trafic s'est élevé à 1,2 millions de tonnes dont 300 000 tonnes sur le réseau à petit gabarit.

Les carrières sont traditionnellement situées en bordure des cours d'eau et ont l'habitude d'utiliser la voie d'eau sur des trajets allant de quelques kilomètres à plusieurs centaines.



De plus, les entreprises de ce secteur ont déjà montré leur volonté forte de conjuguer activité économique et aspects environnementaux, notamment en évitant de surcharger les axes routiers et en recourant à des modes de transport le plus doux possible. ■

// Le transport fluvial : la solution la plus économique et écologique

Dans une économie où le développement durable est incontournable, l'utilisation de la voie d'eau pour le transport de marchandises apparaît comme une évidence. Que ce soit du point de vue de l'optimisation logistique ou même de la capacité de chargement, les opportunités qu'offre le transport fluvial ne sont pas négligeables.

Les arguments qui ont été développés jusqu'ici démontrent bien qu'une alternative au tout routier existe,

et que les entités en charge de l'établissement du schéma d'approvisionnement en matériaux de construction du projet Cigéo peuvent et même doivent s'en inspirer.

VNF s'engage à mettre tout ce qui est en son pouvoir pour le bon déroulement de ce projet et l'aboutissement avec succès de l'installation de Cigéo dans le pays Barrois. ■

