



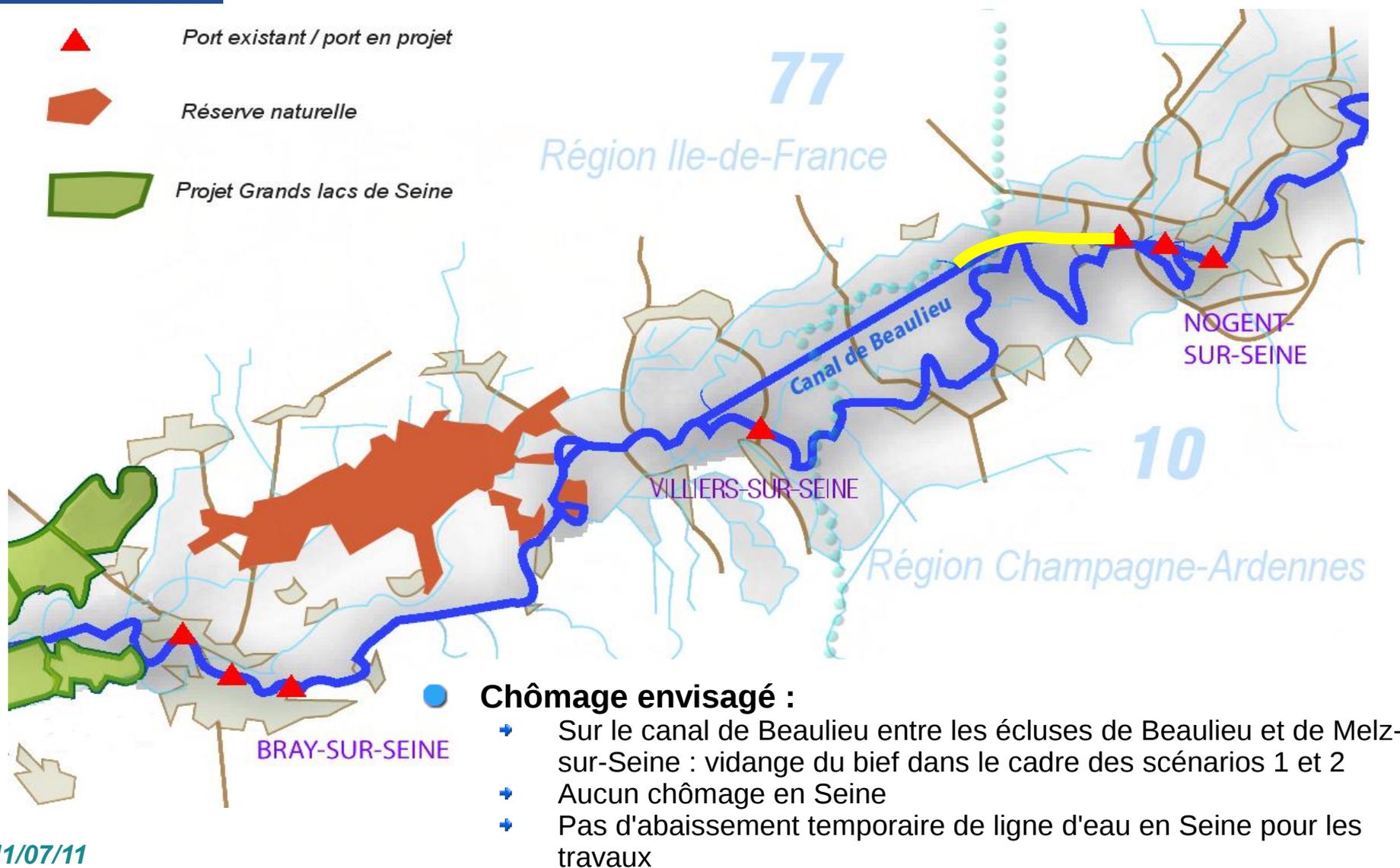
**Direction interrégionale  
du bassin de la Seine**

# **Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine**

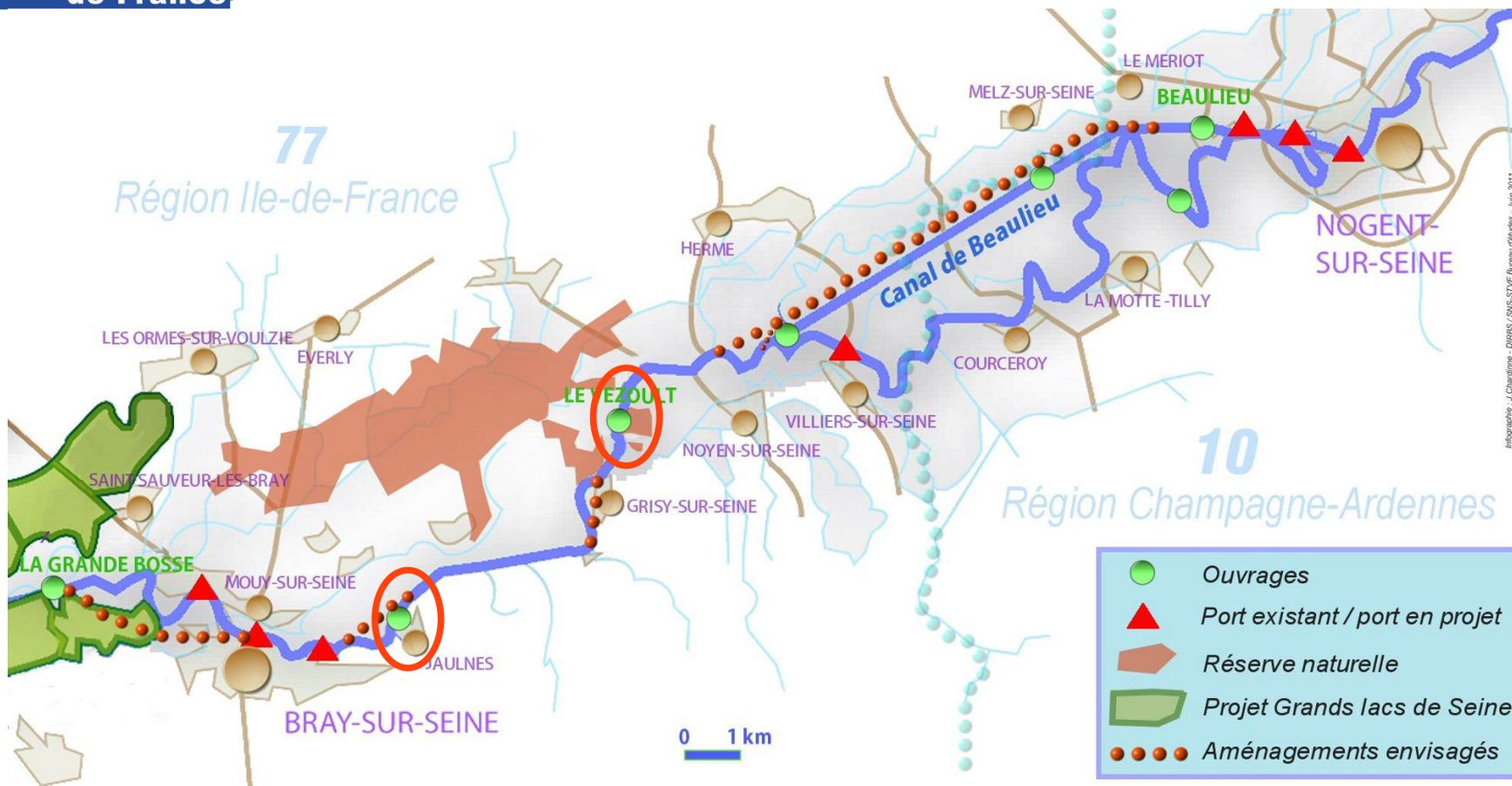
Comité technique des aménagements de la Bassée

**11 juillet 2011**

# Influence des chômages sur les nappes et captage



# Garantie d'optimisation des barrages



Mégaphone - J. Charrière - DRBS - SNS-STVE-Bureau d'études - Juin 2011

## ● Optimisation des barrages

- + Ne concerne que deux barrages : Le Vezoult (1993) et Jaulnes (2004)
- + Remontée de la retenue normale (ligne d'eau) respectivement de 5 cm et de 20 cm en régime hydraulique normale
- + Abaissement plus tardif des clapets pour permettre de conserver l'inondabilité actuelle.

## ● Rappel dernier COTECH :

- Pas de problème d'alimentation en eau des parties canalisées (approche réglementaire VCN1 (50 ans))
- Besoin du canal : scénario 3 : 0,6 m<sup>3</sup>/s en moyenne - scénario 5 : 2,3 en moyenne
- Analyse à compléter avec les données IIBRBS : débits naturels ou naturalisés sur la période (1901-1993) et débits influencés sur la même période

## ● Résultats en prenant en compte les débit influencés :

- 44 valeurs inférieures à 20 m<sup>3</sup>/s – toute corresponde au 3 juillet sauf une
- La plus faible est inférieure au débit réservé, la seconde permet un trafic limité et la troisième des conditions de trafic normales
- Problème d'alimentation du canal : 1 seule journée sur la période 1901 – 2010 (30/06/40)

- **Enjeux principaux :**

- Définir la structuration des filières principales : granulats, produits agricoles et conteneurs
- Identifier les logistiques futures en fonction des scénarios et des évolutions portuaires notamment
- Identifier les nouveaux trafics possibles liés à la mise à grand gabarit

- **Méthodologie d'étude :**

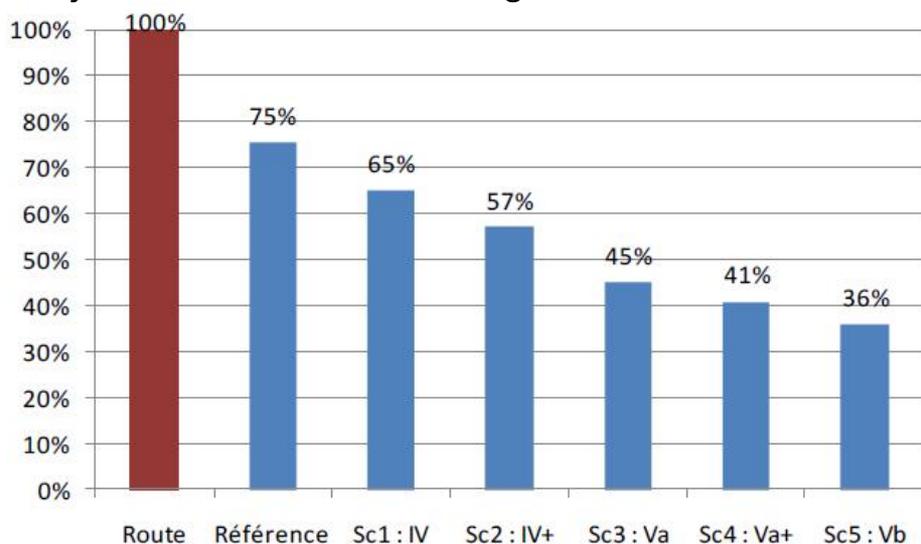
- Prise en compte des études réalisées sur le secteur - Enquête auprès des chargeurs
- Définition de l'évolution des coûts en adaptant les hypothèses de Seine-Nord Europe
- Bilan socio-économique par acteurs

# Finalisation étude socio-économique

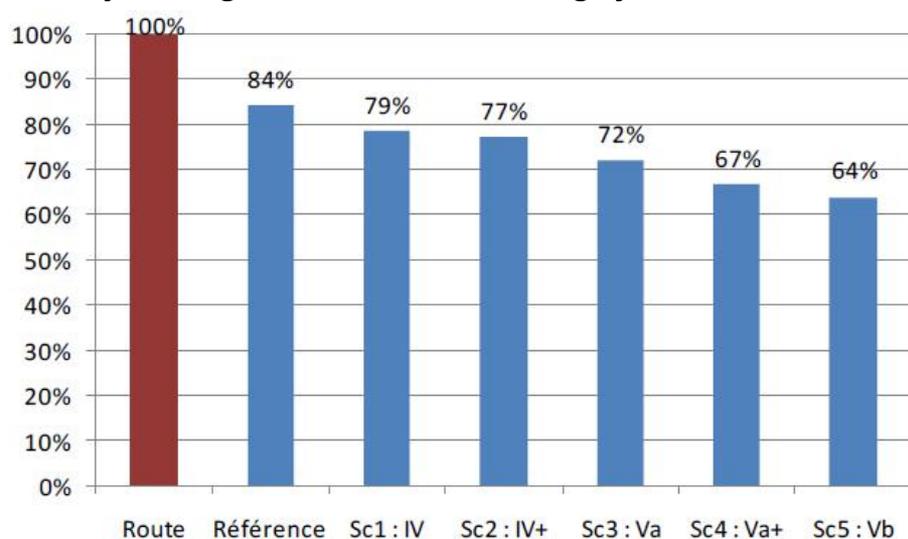
## ● Impacts sur les coûts

- + Diminution des coûts de transport :  
classe II : 7,61 €/T - classe Va : 4,14 €/T - classe Vb : 3,52 €/T
- + Exemples de l'impact de la mise à grand gabarit sur deux trajets

Trajet de céréales entre Nogent-sur-Seine et Rouen

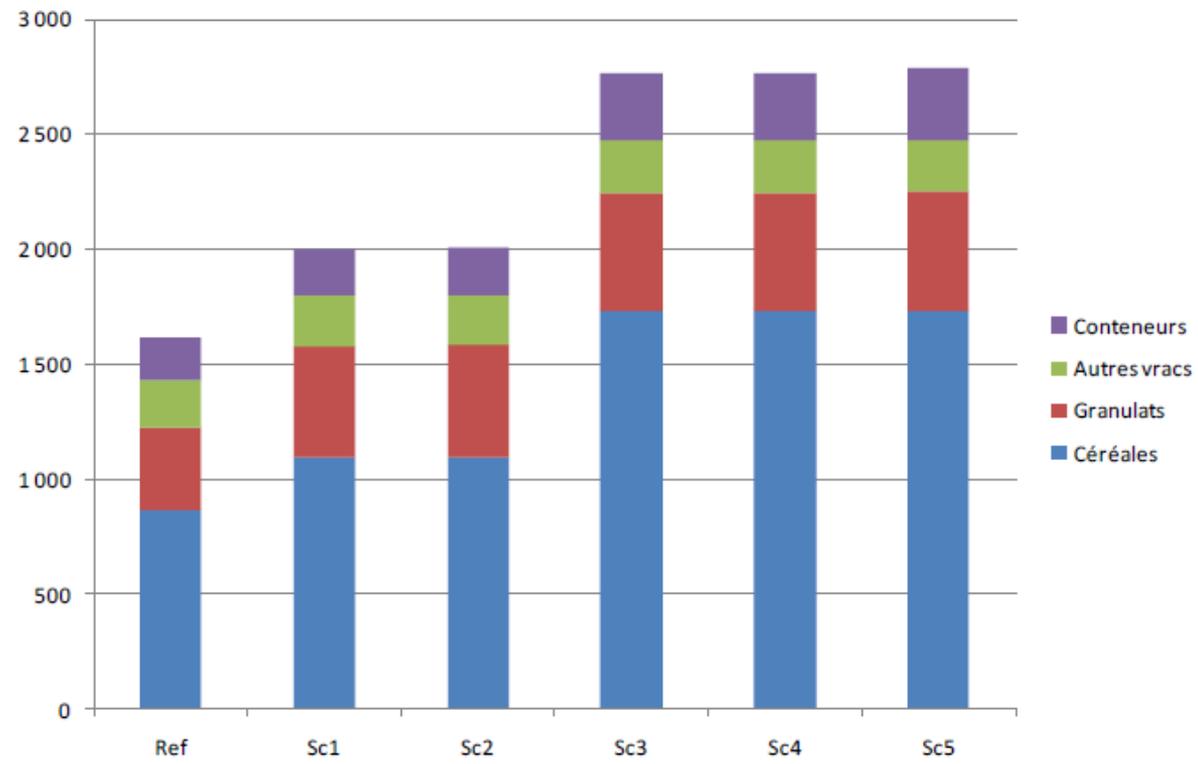


Trajet de granulats entre Périgny-la-Rose et Paris



# Finalisation étude socio-économique

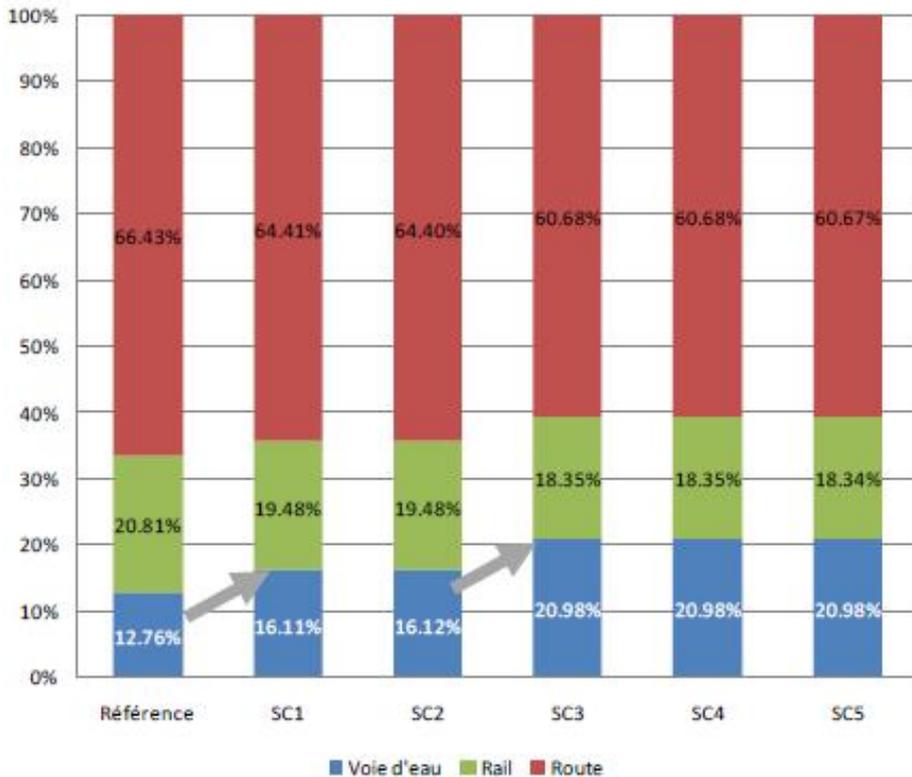
- **Prévisions de trafics en 2020 (kTonnes) :**



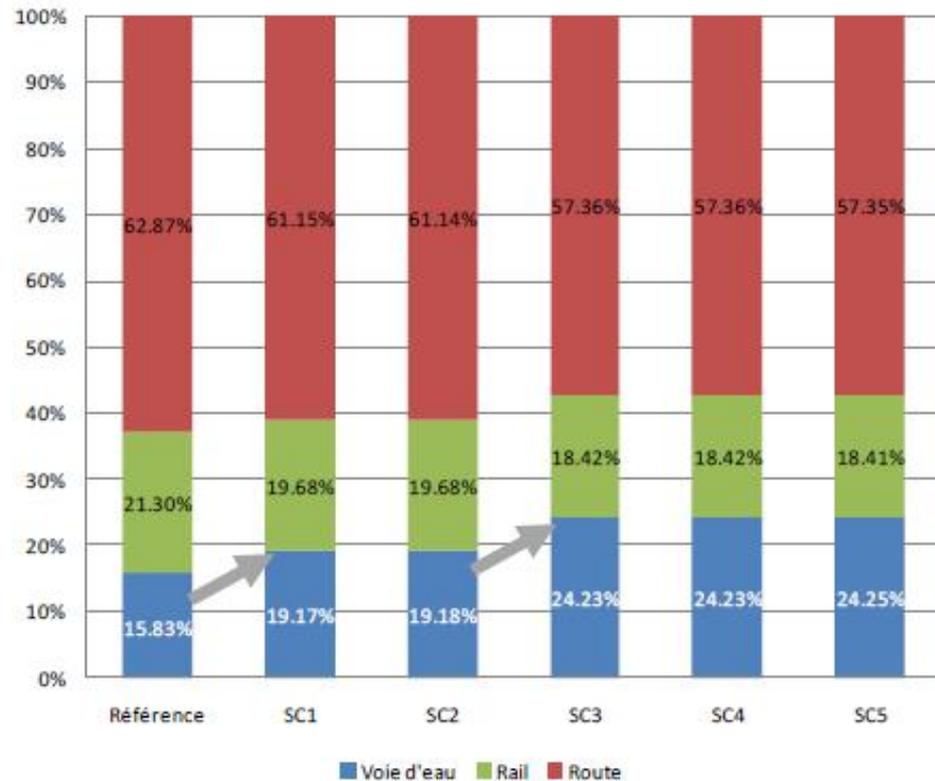
# Finalisation étude socio-économique

- Part modale en 2020 et 2050 (en tonnes.km) pour le VRAC

Répartition modale de transport de marchandises en 2020  
(tonnes.km)



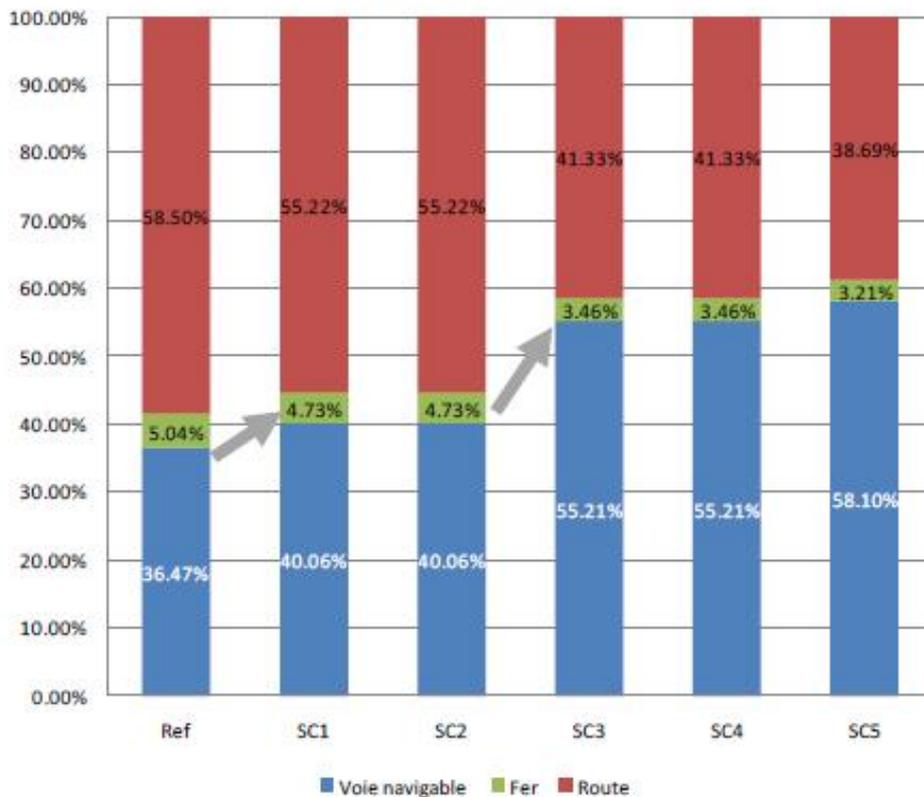
Répartition modale de transport de marchandise en 2050  
(tonnes.km)



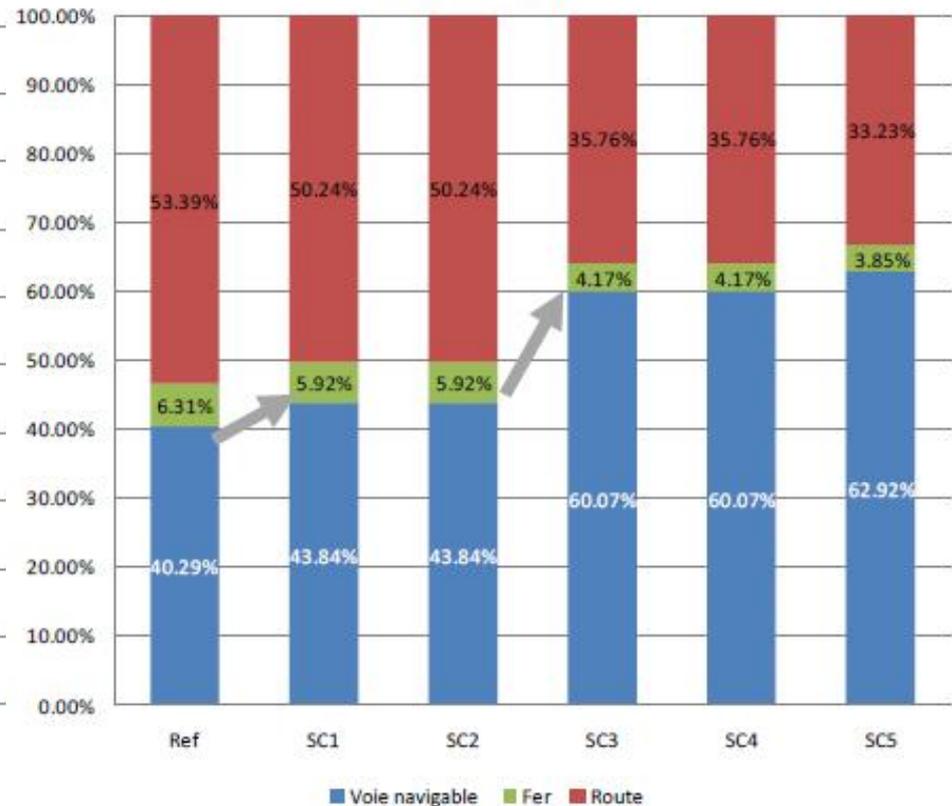
# Finalisation étude socio-économique

- **Part modale en 2020 et 2050 (en tonnes.km) pour les CONTENEURS**

Répartition modale de transport de marchandises en 2020  
(Tonnes.km)

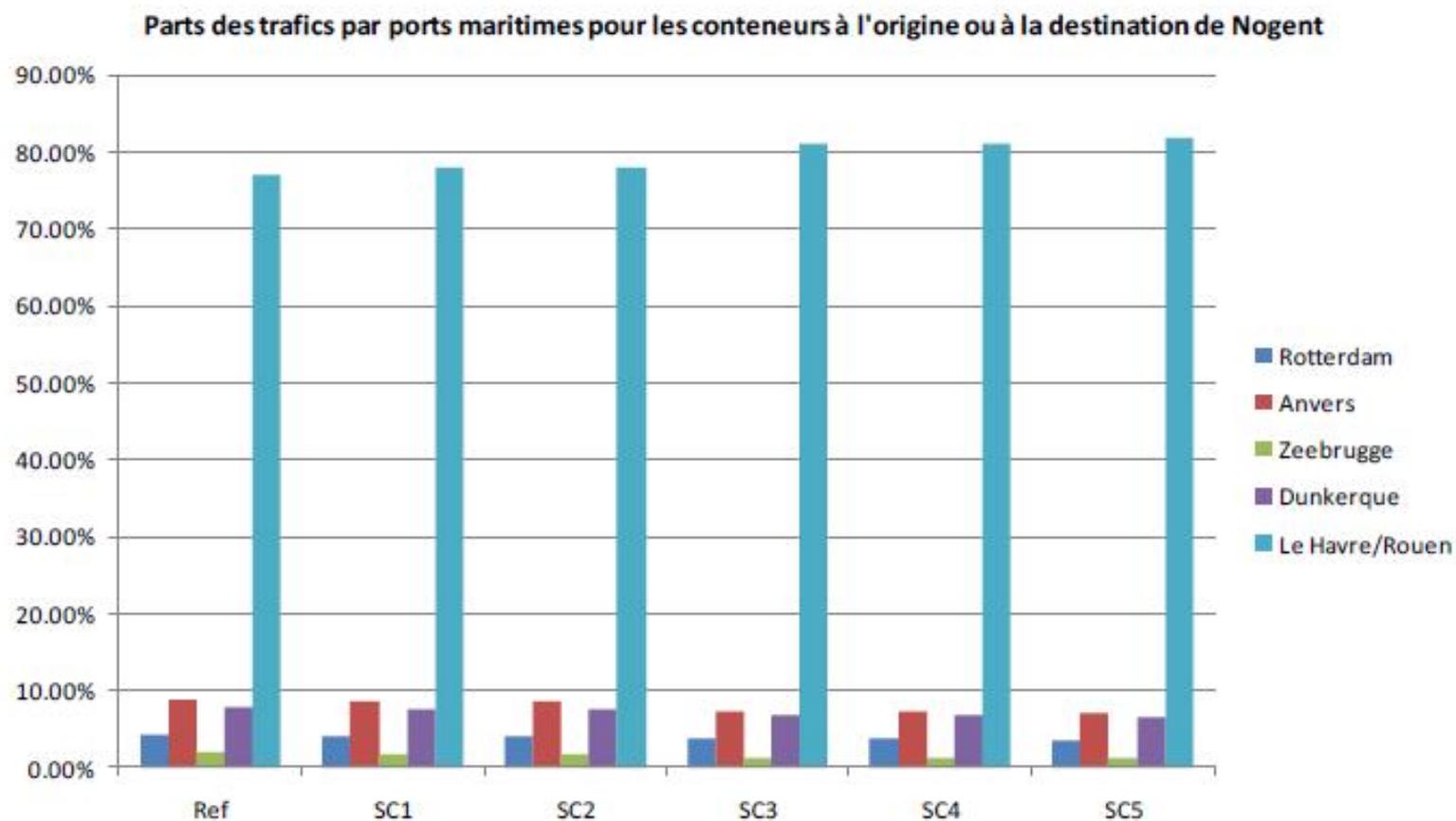


Répartition modale de transport de marchandises en 2050  
(Tonnes.km)



# Finalisation étude socio-économique

- Part des trafics conteneurs par ports maritimes du range Nord Européen :



# Finalisation étude socio-économique

## ● Indicateurs socio-économiques :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
TRI	11.7%	4.0%	11.2%	8.8%
VAN	75	3	454	459
VAN invest	-97	-168	-272	-388
VAN surplus	121	122	672	805

## ● Sensibilité :

- Pétrole haut (+ 50%) :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
TRI	11.5%	4.2%	13.0%	10.4%
VAN	73	5	580	626
VAN invest	-97	-168	-272	-388
VAN surplus	121	122	791	958

- Variation coût d'investissement (+20%) :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
TRI	7.8%	2.8%	9.3%	7.4%
VAN	56	-31	399	381
VAN invest	-116	-202	-327	-466
VAN surplus	121	122	672	805

- Surpéage sur la section : en cours d'analyse (besoin de cohérence nationale et avec le projet SNE)

- **Sur le plan environnemental :**

- Scénario 1 et 2 : 21 500 camions en moins par an
- Scénario 3 et 5 : 35 000 camions de moins par an

- **Alternative ferroviaire :**

- 2010 : Demande DIT auprès de RFF
- Remise d'une note de synthèse par RFF non concluante
- Président de la CPDP doit prendre contact avec RFF pour avancer sur cette question