

## Contribution de LOGISEINE au débat public « Petite Seine grand gabarit »

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

Bonjour,

Nous sommes le premier opérateur de transport de conteneurs sur la Seine avec 110.000 conteneurs de 20' par an.

Ces 110.000 conteneurs représentent 65 000 camions en moins sur les routes d'Ile-de-France et de Normandie chaque année.

Nos barges émettent à la descente 20,6 grammes de CO<sub>2</sub> (certification ADEME) par kilomètre parcouru, par tonne transportée contre 100 grammes ou plus par camion.

Nous calculons que sur la Petite Seine, nous émettrons 27 grammes de CO<sub>2</sub> à la descente en raison du différentiel du courant.

Nous avons une clientèle importante dans la région de Troyes où il y a 34 trafics différents de conteneurs.

Le fait de devoir les ramener par route par la RD 619 et la RD 231 jusqu'aux terminaux fluviaux à conteneurs de Bonneuil-sur-Marne ou Gennevilliers est une très malheureuse contribution aux émissions d'oxydes d'azote – la circulation automobile représentant la moitié des émissions devant l'industrie – qui sont visibles sous forme d'un disque brunâtre quand on regarde le ciel au-dessus de l'agglomération parisienne par beau temps.

L'excès de poids lourds entraîne aussi l'apparition de Composés organiques volatiles non méthaniques qui sont toxiques et génèrent des irritations des muqueuses.

Ils perturbent le cycle de la photosynthèse comme on le voit dans les forêts traversés le long des axes que nous avons cités, où les feuilles sont nécrosées et ont une teinte d'automne précoce.

Le fait de pouvoir travailler dans des conditions plus normales de transit time du Havre jusqu'à Nogent-sur-Seine et retour, de pouvoir charger un nombre de conteneurs plus important par barge qui rende le transport rentable est pour nous un impératif :

De Nogent-sur-Seine en massifiant le transport, nous serons encore plus concurrentiels vers l'est de Troyes, vers Saint-Dizier et selon des calculs très précis jusqu'à Langres : c'est-à-dire que nous comptons reprendre en utilisant le terminal à conteneurs de Nogent-sur-Seine, des trafics français qui remontent actuellement par route jusqu'à Athus où ils emploient la navette ferroviaire Athus-Anvers.

Ce supplément de trafics, ce supplément de conteneurs représentent plus de travail pour les ports français, plus de travail pour les dockers, pour les portiqueurs, pour tous les ouvriers qui travaillent sur les ports normands : ils en ont besoin.

Cordialement,

