

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.

Février 2012



COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORT

## COMPAGNIE FLUVIALE DE TRANSPORT

La Compagnie Fluviale de Transport est un acteur majeur du transport fluvial sur la Seine et l'Oise depuis plus de 60 ans. Créée en 1948, CFT est aujourd'hui le 1<sup>er</sup> armement fluvial français<sup>1</sup> et transporte tous types de marchandises (vracs solides, liquides, matières dangereuses, colis exceptionnels, véhicules, conteneurs, déchets, etc...).

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine a retenu toute notre attention. CFT soutient ce projet d'aménagement qui permettra d'augmenter significativement la taille des bateaux pouvant transiter sur cette voie navigable et donc d'offrir de nouvelles possibilités de transport massifié. Ce projet nous paraît essentiel pour développer de façon significative le transport fluvial entre la Seine amont et le reste du bassin et pour desservir de façon efficace de nouvelles plateformes.

Adresse : 11 rue du Pont V - 7012X - 76080 LE HAVRE CEDEX  
Site : [www.cft.fr](http://www.cft.fr) - Tél. : 02 35 53 50 35

### Des enjeux socio-économiques forts

La compétitivité de la voie d'eau est l'élément clé du report modal : le coût reste le principal facteur déterminant le choix du mode de transport. Vouloir assurer un report modal depuis la route vers la voie d'eau nécessite donc de donner les moyens à ce dernier de se développer et d'être économiquement performant.

<sup>1</sup> 240 unités et 650 salariés

Commission particulière  
du débat public  
Mise à grand gabarit  
de la liaison fluviale  
Bray/Seine-Nogent/Seine



Nous pouvons résumer ces moyens par trois points :

- Accroissement de la capacité d'emport (massification)
- Réduction des temps de parcours
- Efficacité des infrastructures et superstructures de manutention

La combinaison de ces trois éléments permet de garantir la compétitivité de la voie d'eau vis-à-vis de la route. Le développement du réseau de voies navigables a donc un rôle positif sur l'hinterland des ports maritimes normands et donc sur les possibilités de report modale.


L'augmentation de la capacité de transport est donc un moyen efficace de favoriser le report modal et réduire les émissions de CO<sup>2</sup> et les coûts externes (engorgement du réseau routier, accidents et nuisances).



## Un constat décevant

Le transport fluvial a connu un vrai renouveau depuis les derniers travaux d'aménagement de la Seine amont dans les années 70. Alors qu'à cette époque le trafic reposait essentiellement sur des petits automoteurs de type Freycinet (38 m X 5.05 m) ou Campinois (50 m X 6.6 m), la part des transports fluviaux réalisés en Seine amont avec des grands automoteurs (120 m X 11.4 m) ou des convois poussés de deux barges (soit 180 m possibles de Paris à Bray-sur-seine) est devenue aujourd'hui bien plus importante et caractérise le besoin de massifier les transports pour gagner en compétitivité.

A la lumière de ces éléments, la situation actuelle de la Seine amont entre Bray-sur-seine et Nogent-sur-Seine amène au constat suivant :

- La desserte de Nogent-sur-Seine n'est pas satisfaisante du tout et peut même s'avérer dangereuse dans certains cas
  - Le gabarit théorique de 1000 tonnes est limité dans les faits à environ 650 tonnes
  - Le tirant d'eau est limité à 2 mètres
  - Le tirant d'air est limité à 5.20 m voire 4.5 m pour les bateaux de 8 m de large (plusieurs heurts de conteneurs avec les tabliers de pont sont à déplorer)
  - La largeur des bateaux est limitée à 8 m ce qui interdit à une partie importante de la flotte fluviale l'accès à Nogent-sur-Seine et notamment les bateaux citernes à double coque
  - Le croisement de bateaux est impossible, imposant donc une circulation alternée
  - L'amplitude horaire d'ouverture des écluses est trop restreinte
- 

Il en résulte une perte significative de compétitivité du transport fluvial pour la desserte de Nogent-sur-Seine. Alors que plusieurs industries sont implantées en bord à voie d'eau, elles ne peuvent utiliser pleinement ce mode de transport qui devrait en théorie les relier directement aux ports maritimes du Havre et de Rouen. Il ne manque que 27 km pour disposer d'un réseau performant de 500 km de Nogent-sur-Seine jusqu'au Havre, et bien plus demain avec la connexion de la Seine à l'Europe du Nord.



Pour toutes ces raisons, la part modale du transport fluvial est bien inférieure à ce qu'elle pourrait être.



## Mais un réel potentiel

Le transport fluvial s'est fortement développé en France en général et sur la Seine en particulier. Le transport de conteneurs en a été le meilleur exemple au cours de ces dernières années. Mais les caractéristiques insuffisantes de la voie d'eau jusqu'à Nogent-sur-Seine n'ont pas permis le même développement.

Bien d'autres trafics potentiels ou existants attendent une amélioration des voies navigables pour être développés:

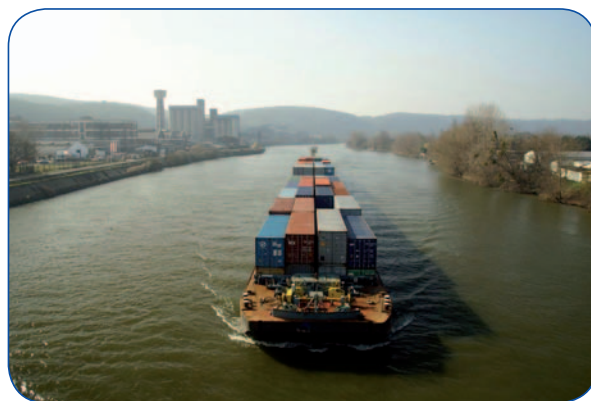
- Les granulats
- Les céréales et leurs dérivés
- Les biocarburants et les produits agricoles nécessaires à leur production
- La biomasse
- Les huiles
- Les activités liées à la papeterie
- La logistique en général et les conteneurs en particulier
- Les colis encombrants, lourds ou exceptionnels

Une augmentation du gabarit se traduira bien sûr par une meilleure massification mais permettra surtout à une grande partie de la flotte fluviale existante d'accéder à Nogent-sur-Seine. La cale disponible et donc l'offre de transport seront donc fortement accrues.

## Des conditions de navigation adaptées aux objectifs

Le développement du report modal nécessite donc une augmentation du gabarit.

Parmi les différents scénarii proposés par VNF, le scénario n°5 serait bien sûr le plus favorable au transport fluvial, mais le scénario n°3 nous paraît le plus raisonnable car :



- Il offre un gabarit constant de la Grande Bosse jusqu'à Nogent-sur-Seine
- Il permet le passage de bateaux fluviaux (automoteurs ou pousseur + 1 barge) jusqu'à 110 m de long et de 11.40 m de large (largeur standard de la Seine aval)
- La traversée de Paris est de toute façon limitée à 125 m pour les automoteurs
- Il permet un tirant d'eau de 2.80 m (contre 2 m actuellement)
- Le long du nouveau canal, le tirant d'air pourra être porté à 7 m au lieu de 5.2 m
- Il limite les impacts environnementaux
- Il représente aussi la solution à minima qu'il convient d'adopter pour donner un avantage significatif à la voie d'eau.

Les scénarii 1 & 2 ne sont pas satisfaisants car ils ne modifient le gabarit que jusqu'à Bray-sur-Seine et ne changent pas les possibilités de desserte de Nogent-sur-Seine dont l'accès sera toujours limité aux bateaux de largeur inférieure à 8 m. Ils ne présentent aucun intérêt nouveau pour le bassin industriel de Nogent-sur-Seine / Romilly/Troyes.

Le scénario 3 que nous souhaitons permet lui la desserte de ce bassin par les plus grands bateaux capables de traverser Paris, et l'impact de sa réalisation reste limité puisque contrairement au scénario 5, il ne nécessite ni de rescinder le méandre de Grisy, ni de creuser une nouvelle section de canal entre La Grande Bosse et Bray-sur-Seine. Il utilise simplement les « casiers de Nogent-sur-Seine » convertibles immédiatement sans modification conséquente de tracé.

