

Déclaration du 12 janvier 2012
Conseil Spécialisé Céréales de FranceAgriMer
concernant la mise à grand gabarit de la Seine de Bray/Seine à Nogent/Seine

Les membres du Conseil spécialisé céréales de FranceAgriMer ont tenu à manifester, lors de la réunion du 12 janvier 2012, leur pleine adhésion au projet de mise à grand gabarit de la Seine de Bray/Seine jusque Nogent/Seine.

CE PROJET S'INSCRIT AU CŒUR DE REGIONS DE FORTE PRODUCTION AGRICOLE

Le projet de mise à grand gabarit s'inscrit dans des régions à forte production agricole et agro-industrielle que sont la Champagne Ardenne et l'Île de France. En outre, la mise au grand gabarit de la Seine de ce tronçon assure mieux l'homogénéité et la continuité entre ces régions de production et les grands pôles d'utilisation ou d'expédition de produits agricoles que sont déjà la Basse-Seine (Rouen – Le Havre), le Nord-Pas de Calais et le Benelux.

Une grande zone géographique sera ainsi irriguée par un réseau cohérent qui comprend tous les types d'activités de transformation tel que : amidonneries, meuneries, malteries, fabricants d'aliments, sucreries et unités de production de biocarburants. En outre, il améliorera les conditions d'accès des céréales de Champagne vers la Basse Seine où sont situées d'importantes capacités de stockage pour l'exportation.

CE PROJET AMELIORE LA COMPETITIVITE DES FILIERES AGROALIMENTAIRES FRANCAISES

Le coût du transport est un facteur de compétitivité essentiel pour les filières agroalimentaires. A titre d'exemple, il peut atteindre jusqu'à 15 % de la valeur du prix des céréales, celui-ci ayant fortement baissé avec les réformes successives de la PAC.

La voie d'eau présente de nombreux atouts. Sur le plan logistique, le transport fluvial permet en premier lieu une massification, source d'économie importante. De plus, il garantit la régularité et la ponctualité des convois, sans risque de saturation ni d'encombrements. Il permet enfin de répondre aux impératifs de traçabilité avec un tonnage plus important emporté par unité de transport.

Si la proposition de Voies Navigables de France de mise au gabarit Va – c'est à dire pour des péniches de 2500 tonnes – entre Bray/Seine et Nogent/Seine devait être retenue, le coût du transport sera réduit de plus de 25% par rapport à la logistique fluviale petit gabarit actuelle, et de moitié par rapport à une logistique route. Il favorisera le transfert modal fortement souhaité par les industriels de la filière.

Il s'agit donc bien d'un facteur de compétitivité des filières agroalimentaires françaises aussi bien sur le plan national que pour l'exportation vers les pays tiers et vers le marché communautaire.

De plus, ce projet est en cohérence avec la valorisation non-alimentaire des céréales et oléagineux, dont les bio-carburants, qui est notamment au cœur du pôle de compétitivité de Picardie-Champagne-Ardenne. Ceci est favorable au recours au transport fluvial, car les flux réguliers générés par la transformation des produits permettent la mise en place de logistiques massifiées basées notamment sur la voie d'eau.

ENFIN CE PROJET S'INSCRIT PLEINEMENT DANS LES OBJECTIFS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de répondre aux enjeux environnementaux, notamment une réduction des émissions de gaz à effet de serre, la loi Grenelle 1 définit un objectif de report modal de la route vers les modes de transport plus respectueux de l'environnement, à savoir le fer et surtout la voie fluviale.

L'objectif à atteindre est de porter la part des modes non routiers à 25% à échéance 2022. Ceci passe plus particulièrement par le développement du réseau fluvial à grand gabarit, qui doit jouer un rôle majeur dans les objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et d'amélioration de l'efficacité énergétique que la France s'est assignés.

Pour indication, une péniche de 2500 tonnes – soit la mise en place du gabarit Va préconisé par Voies Navigables de France - permet de charger l'équivalent de 125 camions, et 63 wagons.

Dans un secteur où la route détient une part trop importante, malgré les nuisances dues à ce mode de transport, la qualité des futures infrastructures permettra un report modal pour :

- les flux vers les ports maritimes, et en premier lieu Rouen,
- l'alimentation en céréales des malteries, meuneries et amidonneries et unités de trituration de Picardie, du Nord-Pas-de-Calais, de Haute Normandie et du Benelux,
- les approvisionnements des usines de biocarburants vers la Basse Seine et Dunkerque,
- les expéditions de céréales et de co-produits vers les usines de fabrication d'alimentation animale du Nord de la communauté européenne.

Pour l'ensemble de ces raisons, les membres du Conseil Spécialisé Céréales soutiennent ce projet stratégique pour la filière des grandes cultures françaises et souhaitent la réalisation de la mise au grand gabarit de la Seine depuis Nogent/Seine.