

Repenser la gestion des déchets inertes

Le département de Seine-et-Marne a la particularité d'être doublement prisé pour :

- la qualité de ses substrats alluvionnaires et calcaires, alimentant en granulats les entreprises de BTP,
- et sa capacité à accueillir les déchets inertes de la Région Île-de-France.

La Seine-et-Marne accueille 80% des déchets inertes produits par Paris et la petite couronne (plan de gestion des déchets de Paris et la petite couronne).

Des espaces ouverts sont consommés pour l'ouverture des carrières et le stockage des déchets inertes. Cette gestion à court terme doit être repensée en profondeur, plus particulièrement dans la perspective de réalisation des projets du Grand Roissy et du Grand Paris.

Privilégier les secteurs d'anciennes carrières pour l'enfouissement des déchets inertes serait

une des solutions. Mais aujourd'hui, les freins économiques à cette stratégie sont connus : le transport routier, qui assure environ 90 % du flux des déchets, n'apparaît pas assez compétitif aux entreprises pour assurer un retour jusque dans un secteur aussi éloigné que celui de la Bassée.

En considérant que le coût logistique d'une tonne de déchets peut représenter jusqu'à 50 % de son coût d'élimination global, la voie fluviale ouvre nécessairement des pistes pour optimiser le transport des déchets sur de plus longues distances.

La mise à grand gabarit permettra de diminuer le coût du transport des granulats de 7-8 euros/tonne à 4.5 euros/tonne.

Les avantages procurés à l'export des granulats peuvent également convenir au transport des déchets. Ce projet devra être ainsi mis à contribution pour adopter des solutions durables à la gestion du stockage des déchets inertes, voire même au-delà de la Seine-et-Marne.

Impacts fonciers : quelques recommandations

Dans un contexte départemental de pression foncière constante et afin de contrôler l'impact éventuel du projet sur les exploitations agricoles riveraines, les recommandations suivantes devraient être prises en compte :

- L'incidence des travaux et de l'aménagement sur les espaces agricoles devra être étudiée le plus en amont possible, notamment pour les aspects suivants : circulation des engins agricoles, risque de destruction des exploitations et continuité hydraulique des réseaux de drainage.
- Au-delà des aspects indemnitaires déjà évoqués lors du débat, des mesures correctives et de suivi pour les parcelles impactées seront proposées.

En conclusion

Ce projet ouvre de nouvelles perspectives pour le développement de l'agriculture et la valorisation des productions. La mise à grand gabarit permettra également la pérennisation et le développement de filières déjà existantes et apportera des solutions durables pour des problèmes récurrents que connaît le département de Seine-et-Marne : la qualité et la saturation des réseaux routiers et la gestion des déchets inertes.

Débat Public Petite Seine GRAND GABARIT



M. Pierre CUYPERS
Président de la Chambre
d'Agriculture de Seine-et-Marne

La Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne

La Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne est un établissement public à caractère administratif. C'est un organisme consulaire chargé de représenter l'ensemble des acteurs économiques de l'agriculture et en premier lieu les agriculteurs. Elle constitue auprès des pouvoirs publics, l'organisme consultatif et professionnel des intérêts agricoles.

Il y a une chambre d'agriculture par département, dirigée par un Président et un bureau élus. L'Assemblée plénière est composée de 45 membres élus pour un mandat de 6 ans.

Elle a deux missions principales :

- représenter les intérêts agricoles (exploitants, salariés de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, propriétaires fonciers...),
- et être force de conseils, assister techniquement les entreprises, réaliser des études...

Les choix et orientations sont mis en œuvre par les pôles de la Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne : Agronomie et Environnement,

Économie et Territoire, Espace et Aménagement, et Affaires Institutionnelles dans les domaines suivants :

- le développement local (énergies renouvelables, filières agro-matériaux, valorisation du bâti agricole, les produits fermiers de proximité,...),
- l'aménagement de l'espace (connaissance de l'espace agricole, études d'impact agricole, analyses fonctionnelles, Scot...),
- l'agronomie et l'environnement (création de références techniques et conseils aux exploitants agricoles), gestion des politiques de l'eau en lien avec les territoires d'action (aires d'alimentation de captage, irrigation, ...), actions dans la gestion et la protection des ressources, biodiversité et sols (conception d'un atlas pédologique), outil d'aide à la décision pour les politiques de gestion et application des réglementations, accompagnement dans les démarches de qualification et de certification des entreprises (Agriculture Raisonnée, Agriculture Biologique, Haute valeur environnementale, ...).

La Chambre d'agriculture est l'interface entre l'agriculture et les politiques publiques, qu'elles soient environnementales ou économiques.

Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne

Adresse : 418 rue Aristide Briand - 77350 LE-MEE-SUR-SEINE

Site : www.ile-de-france.chambagri.fr - Tél. : 01 64 79 30 00

Le projet de mise à grand gabarit

La navigation de la Seine en amont de Paris est aujourd'hui contrainte sur le secteur de la Bassée par une capacité de chargement limitée à 650 tonnes sur le canal de Beaulieu. Quelques bateaux plus chargés sont autorisés à passer par dérogation, mais à de très faibles vitesses. Le canal de Beaulieu est un véritable frein au trafic dans le secteur de la Bassée.

Du canal de Beaulieu jusqu'à Bray-sur-Seine, la capacité de chargement des bateaux est limitée à 1 000 tonnes puis passe à 1 500 tonnes entre Bray et l'écluse de la grande Bosse. Depuis cette dernière, on retrouve jusqu'à la confluence de la Marne des convois de grand gabarit pouvant aller jusqu'à 5 000 tonnes.



Corps de ferme dans la Bassée - CA77 2002

Quatre scénarios ont été étudiés et approfondis par VNF pour mettre à grand gabarit la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Ils sont conçus pour permettre un passage de bateaux allant de 1 000 à 4 000 tonnes selon les hypothèses retenues.

Les aménagements à réaliser diffèrent selon les scénarios, le point déterminant étant le choix entre la réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit ou la réhabilitation du canal de Beaulieu.

Une nouvelle dynamique pour les filières agricoles

Les données présentées par VNF montrent une large prédominance de la filière agricole qui a représenté 81 % du trafic fluvial en 2010 entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine. Le trafic de la filière a connu une forte expansion ces dernières années, enregistrant une augmentation de près de 50 % de 2006 à 2010.

Par une amélioration des capacités de chargement et des conditions de circulation, la mise à grand gabarit permettrait d'augmenter considérablement le transport des produits agricoles. Le trafic serait par exemple doublé pour les industriels SAIPOL et SOUFFLET, pour atteindre environ 1 M tonnes/an.

Les infrastructures portuaires connaîtraient également une affluence croissante. Le port de Nogent-sur-Seine verra son trafic multiplié par cinq. Un équilibre devra être trouvé dans la gestion des ports situés entre Montereau-Fault-Yonne et Nogent-sur-Seine.

Augmenter le trafic, c'est aussi élargir la zone de collecte pour les industriels et renforcer l'export par une ouverture à la mer plus efficace.

Le renforcement du transport fluvial permettrait de diminuer les coûts de transport et de renforcer la compétitivité des entreprises.

Le projet de mise à grand gabarit ouvre ainsi de nouvelles perspectives pour l'agriculture du secteur de la Bassée. Il représente une véritable opportunité pour développer des filières innovantes et respectueuses de l'environnement, telles que la valorisation de la biomasse.

Un transport durable

Le développement du transport fluvial est une des actions à privilégier pour respecter les objectifs fixés par le Grenelle portant la part du non routier dans le transport de marchandises de 14 % à 25 % d'ici 2022.

Le transport fluvial est en effet bien plus économe que le transport routier. L'étude réalisée par l'ADEME en 2006 montre que « les émissions unitaires de CO2 du secteur fluvial sont ainsi entre 2 et 4 fois moindre que celles des poids lourds (sur une distance comparable) ».

Biocarburants : une énergie d'avenir

Le projet de mise à grand gabarit est une opportunité pour le développement de la filière locale de production du biodiesel. L'usine de trituration du colza de SAIPOL au Mériot produit 250 000 litres de diester et 600 000 tonnes de tourteaux de colza. Elle joue également un rôle social, en employant une centaine de personnes sur site.

Plus généralement, rappelons que le plan national et européen d'actions en faveur des énergies renouvelables a fixé un objectif de 20 % pour la part des sources d'énergie renouvelables dans la consommation d'énergie et de 10% pour la part de biocarburants dans le secteur des transports. Les prévisions font état d'une croissance de la production de biocarburants de 0.4 Mtep en 2005 à environ 4 Mtep en 2020.

L'emploi de biocarburants permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre pour les carburants consommés en France. Son efficacité et ses impacts feront prochainement l'objet de nouvelles évaluations.

Il n'existe pas en Europe de conflits entre les usages alimentaires et non alimentaires : le développement encadré des biocarburants ne remet pas en cause la sécurité de l'approvisionnement alimentaire, voire même la renforce en donnant un équilibre économique au prix des productions alimentaires au regard des productions non alimentaires. La polarisation du débat autour des changements d'affectation des sols ne doit pas occulter le bilan

Dans les présentations des réunions du débat public, un chiffre marque les esprits : un convoi de 2 500 tonnes par bateau transporte autant de marchandises que 125 camions.

Le projet concourra à diminuer sensiblement le trafic routier de transit sur les routes seine-et-marnaises.

Ce mode de transport pour les productions agricoles conforte le rôle d'une agriculture respectueuse de l'environnement et fortement engagée vers le progrès.

tiré de la valorisation des coproduits issus de la fabrication des biocarburants. La valorisation de tourteaux de colza et tournesol a pour effet :

- de limiter le déficit commercial en tourteau de soja de la France. L'Europe dépend à 80 % des importations pour les protéines à destination de l'alimentation animale. La France, grâce aux tourteaux issus de la fabrication des biocarburants, est autonome à 50 % ;
- de réduire la part des céréales incorporées dans les produits d'alimentation animale.

Enfin, soulignons que l'essor des biocarburants représente une réelle opportunité de diversification des débouchés des produits agricoles nationaux dans un contexte économique difficile.

La Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne se pose garante d'un débat constructif sur les biocarburants, résolument tourné vers l'avenir et le développement durable.



Champ de colza - CA77 2004