

## L'actualité des régions

### *Oise-Aval, Compiègne-Reims et Bray-Nogent-sur-Seine : programmes d'aménagement en cours*

Moderniser les écluses de l'Oise, reconstruire les 7 barrages en les équipant de passes à poissons attenantes, moderniser le site d'Andrésy et installer un système d'aide au trafic : tels sont les objectifs du programme d'aménagement de l'Oise aval.

L'ensemble de ces chantiers représente un total de 97 millions d'euros d'ici à 2009, date prévue de fin des travaux de reconstruction des barrages de l'Oise.



*Le barrage de Creil (Copyright VNF)*

Un tiers des travaux était d'ores et déjà réalisé fin 2004. Un programme de dragage d'entretien de l'Oise a également été engagé qui permettra l'extraction de 400 000 mètres cubes en trois ans. La phase d'approfondissement ultérieure apportera un mouillage de 4 mètres.

Des travaux de dragage sur la section entre Reims et Compiègne sont également programmés. En curant le lit de la rivière et en surélevant les berges dès que possible, les 113 km de la voie seront portés à 2,20 m de profondeur. Après la phase d'études, les travaux devraient débuter fin 2006 et s'achever deux ans plus tard. Coût total du programme : 26,5 millions d'euros. A noter : une intervention auprès du ministère de l'Agriculture a été réalisée afin de le sensibiliser sur l'intérêt de ces aménagements pour la filière agro alimentaire.

La mise au gabarit de 1 000 tonnes de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, contre 600 tonnes actuellement, est, elle, en voie d'achèvement. A l'occasion d'une visite du port de Nogent-sur-Seine le 9 septembre 2005, Dominique PERBEN, ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, a annoncé que l'objectif du gouvernement était de " doubler le trafic fluvial en moins de 10 ans. "

### *Projet Moselle-Saône : étude de cadrage et d'opportunité en cours*

Afin de mener à bien les études sur la mise à grand gabarit de la liaison Moselle-Saône, un Comité de pilotage politique a été créé. Il associe sous l'égide du Préfet de Lorraine, coordonnateur de la démarche, les présidents des Conseils Régionaux de Lorraine et de Rhône Alpes, le ministère de l'Équipement, les DRE, la Direction Régionale de VNF de Nancy ainsi qu'un représentant de la Commission Européenne.

La démarche retenue se découpe en deux phases : la première concerne l'approche socio-économique et représente un montant de 300 000 Euros, et la deuxième, l'approche technique et environnementale, dont le montant reste à définir.

## **Lancement de la phase d'étude socio-économique**

Cette première phase d'étude consiste à répondre à la question de savoir si la liaison Moselle-Saône est susceptible de constituer une réponse pertinente au défi de la croissance des transports sur les territoires concernés dans les trente prochaines années et quelles seraient les conséquences de sa non-réalisation. Réalisée par une équipe de consultants, coordonnée par Michel SAVY, professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et à l'Université Paris XII, cette phase apportera une réponse à la question de savoir s'il est opportun d'engager les études préalables à un débat public.

Durant cette phase, le projet sera évalué comme une réponse logistique pertinente, une alternative aux problèmes posés par les autres modes de transport. Il s'agira également de repérer les grands enjeux (transport, économique, stratégie régionale, environnement) liés au projet, et de recueillir les attentes et les éventuelles réticences des acteurs locaux.

Cette étude se décompose en différentes étapes : recherche bibliographique, identification des territoires concernés, identification des grands flux et de la position des acteurs locaux et réalisation du rapport final. Le périmètre des transports concerné est large puisqu'en fonction des flux de navigation, celui-ci s'étend de la péninsule ibérique aux pays de l'Est, en passant par le Benelux, et l'Italie avec point de focalisation à Marseille.

En prenant en compte les besoins de report modal et la croissance du trafic de fret, l'étude proposera des perspectives au-delà de 30 ans qui prendront en compte des ruptures plutôt que la poursuite des tendances passées. Un séminaire de prospective animé par le Comité de pilotage politique s'est tenu le 10 mars 2005 à Lyon en présence de prospectivistes du ministère des Transports et de représentants du Laboratoire des Transports de Lyon et du Port d'Anvers. Cette phase devrait s'achever par la restitution de ces études lors d'une réunion du Comité de pilotage politique prévue fin 2005 à Metz, et s'ouvrira sur une seconde ciblée sur la problématique technico-environnementale du projet.

### ***Le Havre Port 2000 : le point sur les travaux***

Sur les six premiers mois de l'année 2005, le trafic total du Port du Havre (hors avitaillement) a progressé de 4,7% à 37,1 Mt contre 35,4 Mt sur la même période 2004.

Après trois ans et demi de travaux, les chantiers portuaires de la première phase de Port 2000 (4 postes à quai) ont été achevés en mai 2005. Au total, 9 kilomètres de digues dont plus de 5 km pour la digue extérieure de Port 2000 et 1,6 km de quai (pour 1,4 km utile) ont été construits. En outre, 60 millions de m<sup>3</sup> ont été dragués ou terrassés, dont la moitié a été réutilisée sur le chantier lui-même. Une dernière campagne de dragages est programmée à la fin de l'année 2005, la mise en service de Port 2000 étant prévue pour le premier semestre 2006.

De leur côté, les opérateurs des terminaux de Port 2000 travaillent à l'aménagement des terminaux, l'arrivée des premiers portiques étant prévue pour la mi-octobre.

La desserte fluviale annoncée au CIADT de décembre 2003 fait l'objet d'études complémentaires. Le report de sa réalisation rend nécessaire la mise en place d'un dispositif de desserte des terminaux fluviaux et ferrés par une société spécialisée à même d'intervenir lors de la mise en service des nouveaux postes. Le coût des transferts supplémentaires pendant la période transitoire sera subventionné par l'Etat.

### ***En bref :***

L'association Seine-Moselle-Rhône salue la réélection à l'unanimité de Robert ARNAUD, à titre personnel, à la Présidence du Consortium pour le développement des voies navigables de l'Est et du Sud-Est, association ayant pour objectif de mettre en valeur le transport fluvial et de favoriser son développement.