



Communiqué de presse

Mardi 25 juin 2019

Projet de canal à grand gabarit entre Bray-sur-Seine – Nogent-sur-Seine : l'échéance d'une mise en service en 2030 est jugée beaucoup trop tardive par les élus et les acteurs économiques locaux

A l'occasion de sa réunion organisée le 20 juin 2019 à Nogent-sur-Seine au siège du groupe Soufflet, l'association Seine-Moselle-Rhône a organisé plusieurs débats d'actualité sur le transport fluvial. Thème du premier débat, le projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine a suscité de nombreuses réactions. Alors que la Ministre Elisabeth BORNE a évoqué une enquête publique pour 2020 sur ce projet et que le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) envisage sa réalisation à horizon 10 ans, les acteurs rassemblés estiment ce délai trop long. Techniquement, ce projet pourrait être lancé en 2024 selon Voies navigables de France.

Projet Bray-Nogent : de nouvelles modalités de financement à explorer pour accélérer le calendrier de réalisation

Hôte de cette réunion, Jean-Michel SOUFFLET, Président du Directoire du groupe Soufflet, a tout d'abord rappelé combien la logistique était un élément clé de la compétitivité des activités économiques, et notamment de l'agriculture. « *Pour un groupe comme Soufflet qui exporte 9 millions de tonnes de céréales par an, le coût du transport vers les ports maritimes conditionne le prix final des céréales sur le marché mondial* ». Il ajoute que « *l'aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (de 1000 tonnes à 2500 tonnes) nous permettrait de massifier nos transports vers le port de Rouen et ceux du Range Nord. Les gains seraient économiques, de l'ordre de 3 € la tonne, mais également écologiques, avec des émissions de gaz à effet de serre réduites de 75 % par rapport au transport routier* ».

Maire de Nogent-sur-Seine, Hugues FADIN a rappelé que sa ville attendait ce canal depuis des années, et que les importants investissements réalisés dans le port public de l'Aube dans la perspective de cet aménagement n'ont pas généré l'activité attendue : 100 000 tonnes actuellement contre 1 million de tonnes attendu avec la mise à grand gabarit.

Gérard MENUUEL, Député de l'Aube, estime que son département a été trop longtemps ignoré en matière d'infrastructure. « *Le projet Bray-Nogent ferait passer la part modale de la voie d'eau de 12 % à 25 %* » explique-t-il. Philippe ADNOT, Sénateur de l'Aube, estime pour sa part que l'on a trop attendu et qu'il faut profiter des taux historiquement bas pour engager rapidement la réalisation de cette infrastructure, et réfléchir peut-être à de nouvelles formes de consortium de réalisation.

En déplacement à Nogent-sur-Seine fin février 2019, Elisabeth BORNE, Ministre des Transports, avait déclaré qu'elle avait fait de ce projet une priorité. Elle a ainsi demandé une enquête publique pour 2020 et inscrit cette opération dans la programmation à dix ans des infrastructures. Mais pour les acteurs locaux réunis, cette nouvelle échéance de 2030 inscrite au sein du projet de LOM paraît beaucoup trop tardive, alors que le lancement des travaux était envisagé pour 2020 il y a quelques années.

Thierry GUIMBAUD, Directeur général de Voies navigables de France (VNF), et Dominique RITZ, Directeur territorial du bassin de la Seine à VNF, ont rappelé que ce projet avait été retenu par le Conseil d'Orientation des Infrastructures. Le coût de ce projet est estimé à 347 millions € (valeur 2018). De premières démarches pour un cofinancement européen vont être lancées. L'ambition de l'établissement public est d'engager l'enquête publique au 2^e semestre 2020 afin de pouvoir disposer d'une Déclaration d'Utilité Publique début 2022. Techniquement, les premiers travaux pourraient être engagés à partir de 2024 si les financements sont assurés à cette date et si l'Etat souhaite en accélérer le calendrier.

Faisant le constat d'un important glissement de calendrier, André ROSSINOT, Président de la Métropole du Grand Nancy et Président de l'association Seine-Moselle-Rhône, propose de remobiliser les parties prenantes et de faire plus d'intelligence collective sur ce projet : « *avec l'aide de l'Europe, de la région Grand Est et des EPCI concernés, de nouvelles modalités de financement pourraient être imaginées.* » Il rappelle par ailleurs que ce projet, situé sur le corridor de transport multimodal « Atlantique » de l'Union européenne, est stratégique pour le transport de marchandises à l'échelle continentale.

Synergies entre transport ferroviaire et transport fluvial et gouvernance portuaire

Didier LEANDRI, Président Délégué Général du Comité des Armateurs Fluviaux, a rappelé qu'en Europe, le transport ferroviaire et le transport fluvial sont très intégrés au sein des plates-formes logistiques et que cette tendance se développe aussi en France. Lui et Marc BIZIEN, Directeur Grand Est SNCF Réseau, ont aussi évoqué la manière dont le fluvial ou le ferroviaire ont su prendre le relais de l'autre mode lors d'arrêts de service (incident ferroviaire comme celui de Rastatt en 2017, période de basses eaux du Rhin...).

Un nouveau dialogue semble de mise entre les opérateurs de ces deux modes. Didier LEANDRI prend comme exemple les modalités d'aide à la pince proposées conjointement au Gouvernement début 2018. Marc BIZIEN souligne également quelques coopérations stratégiques en région Ile-de-France notamment pour la filière du BTP. Pour sa part, Alain LEFEBVRE, Directeur général du Port de Lille, met en exergue le récent développement du transport ferroviaire au sein du port de Lille qui accueille désormais 20 trains par semaine. Il insiste sur l'intérêt de proposer une offre trimodale au sein des plates-formes logistiques, et prend l'exemple des projets qui seront adossées au futur canal Seine-Nord Europe, afin d'en renforcer l'attractivité. Enfin, il rappelle toute l'importance du concept de « supply-chain management » (gestion de la chaîne logistique) pour mieux inscrire les services logistiques au sein des logiques industrielles des clients.

De nouvelles ambitions en matière de gouvernance portuaire

Thierry GUIMBAUD, Directeur général de Voies navigables de France, a dressé en réunion les 4 axes de la stratégie portuaire de VNF : une meilleure articulation des pôles portuaires intérieurs avec les ports maritimes, une meilleure intégration économique aux territoires via des SEMOP (Société d'Economie Mixte à Opération Unique), un outil de commercialisation commun au bassin économique et une amélioration du modèle économique.

Deux exemples sont venus illustrer ces trajectoires. Le premier, c'est l'intégration des 3 ports de HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris) qui devrait être opérationnelle au 1^{er} janvier 2020. Antoine BERBAIN, Directeur général délégué d'HAROPA, a souligné que la mission de préfiguration de cette intégration avait bien avancé. Un accord a été signé avec les opérateurs portuaires et le projet stratégique 2020-2025 est en cours de consolidation au travers d'entretiens menés avec les clients les plus importants.

Le second exemple, c'est le lancement par le Syndicat Mixte Ouvert (SMO) des Ports Lorrains constitué par la région Grand Est et VNF d'un avis d'appel à concurrence pour la création de la SEMOP à laquelle il délèguera la gestion et le développement des 9 ports publics et privés du sillon lorrain. François PELISSIER, Président de la CCI Métropolitaine 54, a développé la candidature de la CCI en lien avec de nombreux partenaires, après les bons résultats obtenus sur le port de Nancy-Frouard, afin de « *faire de ce cluster portuaire une vraie bombe à développement économique* ». Pascal GAUTHIER, Directeur territorial Nord-Est

de Voies navigables de France, 1^{er} Vice-Président du SMO des Ports Lorrains, a rappelé que l'objectif était de mettre en place cette SEMOP au 1^{er} janvier 2021.

Parmi les principales décisions de l'Assemblée générale ordinaire de l'association

Pour rappel, l'association Seine-Moselle-Rhône est née il y a 20 ans après la fusion de l'association Seine-Est et de l'association Medinord présidée par Raymond BARRE.

Réunis en Assemblée générale à Nogent-sur-Seine, les membres de l'association ont validé le budget 2018 et adopté le budget prévisionnel 2019 qui intègre la contribution d'un nouvel adhérent : la Communauté de communes des Terres toulouses.

André ROSSINOT, Président de la Métropole du Grand Nancy, a été réélu Président de l'association. Jean-François DALAISE, Vice-Président du CESER Ile-de-France et administrateur de HAROPA/Ports de Paris, reste Vice-Président – Trésorier. Dominique POTIER, Député de Meurthe-et-Moselle, est Secrétaire. Enfin, Michel NEUGNOT, Vice-Président de la région Bourgogne-Franche Comté, David VALENCE, Vice-Président de la région Grand Est, et Charles GUENÉ, Sénateur de la Haute-Marne, sont tous les trois Vice-Présidents.

Rappel sur l'association « Seine-Moselle-Rhône »

Créée en 1999 et présidée par André ROSSINOT, Président de la Métropole du Grand Nancy et ancien Ministre, l'association Seine-Moselle-Rhône entend contribuer au développement du transport fluvial à travers le soutien aux politiques de modernisation du réseau navigable français et d'interconnexion des grands bassins français par des liaisons fluviales à grand gabarit. L'objectif à terme est de permettre la connexion des bassins de la Seine, du Rhin, de la Moselle, du Rhône et de la Saône au réseau fluvial européen à grand gabarit afin de doter la France d'un maillage fluvial performant, offrant aux entreprises une nouvelle compétitivité et aux territoires de nouvelles perspectives de développement durable.

Contact presse : Yann JOSSE – yann.josse@eco-act.com