

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.

Décembre 2011



**aGRICULTURES
& TERRITOIRES**
CHAMBRE D'AGRICULTURE
AUBE



Chambre d'agriculture de l'Aube

Présentation de la Chambre d'agriculture par son Président Didier Marteau

La Chambre d'agriculture est l'interlocuteur des pouvoirs publics pour le monde agricole.

Elle possède un statut original d'assemblée d'élus au suffrage universel et d'établissement public. Ce statut lui confère la légitimité pour s'exprimer en tant que porte-parole de l'intérêt général agricole et de l'aménagement des territoires ruraux.

La Chambre d'agriculture est consultée par les pouvoirs publics sur de nombreuses questions relatives à l'économie agricole, l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La Chambre d'agriculture porte de nombreux projets de développement agricole et rural. Elle propose des activités de conseils et de formation. Elle accompagne les projets des agriculteurs. Elle assure la conception de projets locaux, en concertation avec les collectivités territoriales, les établissements publics, les aménageurs publics et privés.

Dans le cadre de ses missions d'aménagement du territoire, la Chambre d'agriculture plaide depuis près de 50 ans pour l'aménagement des vallées de l'Aube et de la Seine et spécialement pour la réalisation du canal à grand gabarit de la Seine qui permettra d'assurer l'acheminement via le port de Nogent-sur-Seine des produits agricoles et agroalimentaires de la région Champagne-Ardenne.

Adresse : 2 Bis Rue Jeanne D'Arc - BP 4080 - 10018 TROYES CEDEX
Tél : 03 25 43 72 72 - Fax : 03 25 73 94 85 - Email : contact@aubecambagri.fr
Site : www.aubecambagri.fr



Dossier : un peu d'histoire...

→ 4 décembre 1967, la session ordinaire de la Chambre d'agriculture réunie sous la présidence d'André LIGNIER, adopte une délibération en faveur de la réalisation d'une liaison Seine-Est entre Nogent-sur-Seine, Marcilly-sur-Seine et Vitry-le-François...

→ 12 juin 1978, le Président Pierre FAUCONNET fait adopter une délibération demandant que le sable nécessaire à la réalisation de la Centrale Nucléaire de Nogent-sur-Seine soit pris sur l'emprise du futur canal entre Villiers-sur-Seine et Beaulieu.

→ 1979, le Conseil Général de l'Aube engage le processus de création de casiers sur l'emplacement du futur canal à grand gabarit.

→ 23 octobre 1979, décision ministérielle approuvant le projet de 3000 tonnes entre le Vezoult et Nogent-sur-Seine.

→ 7 août 1981, le Ministre des Transports «oublie» de signer la DUP... la procédure est à refaire.

→ De 1982 à 1987, sous l'impulsion du Président FAUCONNET, un comité interministériel décide

la réalisation du 1000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine.

→ En 2003, le gabarit à 650 tonnes, via le Canal de Beaulieu en désuétude, permet de relancer l'activité portuaire à Nogent-sur-Seine et la création d'une ligne pour containers.

→ En 2005, 5 400 containers et 3 700 tonnes de fret transitent par le port de Nogent-sur-Seine.

→ En 2009, anticipant sur l'aménagement du canal à grand gabarit, la ville de Nogent-sur-Seine et le département de l'Aube lancent l'aménagement d'une plateforme multimodale sur 12 hectares.

→ 4 novembre 2010 : le Président de la République visite le port de Nogent-sur-Seine dans le cadre d'une visite consacrée aux transports et au développement équilibré des territoires.

→ 1^{er} septembre 2011 : la mise en service du Port de l'Aube à Nogent-sur-Seine est effective.

→ Novembre 2011 : Lancement du débat public sur la liaison à grand gabarit de la Seine Amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.



Ce que va apporter le canal à grand gabarit à la Champagne-Ardenne...

→ Le transport fluvial est une des priorités du Grenelle de l'Environnement.

→ La mise à grand gabarit de la Seine Amont ouvre des perspectives aux entreprises champenoises et auboises qui pourront, à partir du port de Nogent-sur-Seine, acheminer par la Seine leurs marchandises vers les ports de Rouen et du Havre, mais aussi via le canal Seine-Nord vers la Mer du Nord via Rotterdam. Dans le sens contraire les entreprises auboises vont pouvoir bénéficier d'approvisionnements en matières premières ou en équipements en provenance des ports du Havre ou de Rotterdam.

→ La ville de Nogent-sur-Seine doit son dynamisme économique à la Seine. Les premiers moulins remontent à l'époque carolingienne et le transport fluvial a toujours joué un grand rôle, qu'il s'agisse de passagers avec les coches d'eau ou de marchandises avec les céréales ou le fourrage pour alimenter la capitale.

→ Dans les années 1980, le port de Nogent-sur-Seine avait atteint 400 000 tonnes de trafic fluvial annuel.

→ Aujourd'hui, le port de l'Aube à Nogent a retrouvé ce record historique et les spécialistes du

fret estiment que son potentiel est de 1,5 millions de tonnes annuel.

→ Le nouveau port de Nogent-sur-Seine a représenté un investissement de 9 millions d'euros cofinancé par l'Etat (32 %), la Région Champagne-Ardenne (21 %), le Département de l'Aube, la CCI et la Chambre d'agriculture (26,5 %) et la ville de Nogent (20,5 %).

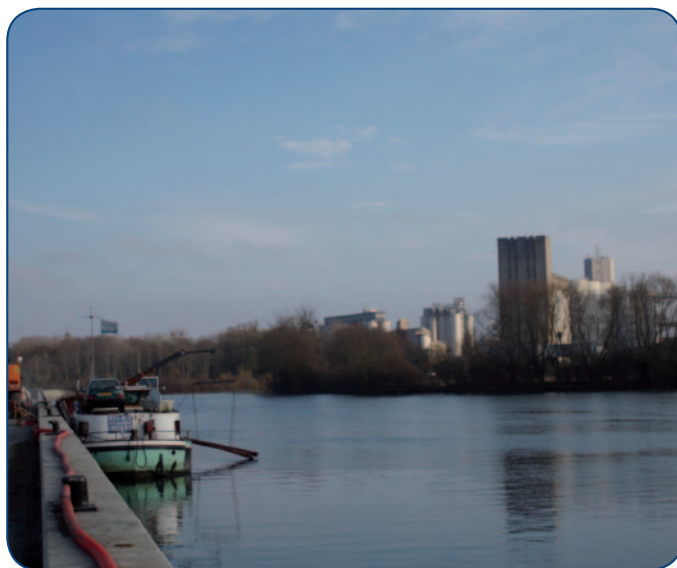
→ Les partenaires financiers de la ville de Nogent sont confiants dans le développement du fret fluvial qui concerne principalement :

- Les céréales, le malt, les engrais des Ets Soufflet et de Nouricia,
- Les agrocarburants de Saipol,
- Les cartons et papiers de Emin-Leydier,
- Le transport de containers,
- Le champagne,
- Les matériaux alluvionnaires...

→ Cependant, ce développement reste tributaire de l'aménagement du canal à grand gabarit 2500 tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

→ Le projet de canal à grand gabarit est un équipement majeur pour le développement économique de la Champagne sud qui va rendre plus attractif son territoire. Il contribuera à l'amélioration de la compétitivité des entreprises de tous les secteurs d'activités qui pourront utiliser le transport fluvial pour des transports de marchandises plus efficaces, plus économiques et plus durables.

→ Ce canal à grand gabarit est également un élément majeur pour intégrer le sud de la Champagne au Grand Paris.



Les avantages du fluvial

→ 1 kg d'équivalent pétrole permet de transporter :

- 1 tonne sur 175 km par voie fluviale,
- 1 tonne sur 130 km par le rail,
- 1 tonne sur 55 km en camion.

→ Le transport fluvial émet 2,6 fois moins de gaz à effet de serre que la route.

→ Une péniche de 2 500 tonnes correspond à 63 wagons et 125 camions.

→ Le transport fluvial présente peu de risques d'accidents, ce qui permet de transporter des matières dangereuses.

→ Le coût moyen du transport d'une tonne sur 350 km est de :

- 12€/t pour le transport fluvial à grand gabarit,
- 17€/t pour le transport fluvial à petit gabarit,
- 21€/t pour le transport par route,
- 22€/t pour le rail,

(Source dossier de maître d'ouvrage rédigé par VNF dans le cadre du débat public)



Des entreprises s'engagent à prioriser le transport fluvial

→ Le groupe Soufflet, leader européen, de négoce de céréales et produits nécessaires aux exploitations agricoles et viticoles a signé en 2009 un accord de partenariat avec VNF afin de développer le fret fluvial de 25 % d'ici 2013 pour atteindre en moyenne annuelle 1,5 millions de tonnes.

→ Le groupe coopératif aubois Nouricia en partenariat avec Champagne-Céréales a renforcé son positionnement sur le port de Nogent-sur-Seine et dispose d'un potentiel de chargement de 150 000 tonnes de céréales et d'approvisionnement de 67 000 tonnes d'engrais en direction et en provenance de Rouen.

→ Le trafic généré par les autres entreprises agroalimentaires est important. Le seul groupe SAIPOL qui fabrique à Nogent-sur-Seine du biodiesel (Diester, tourteaux de colza...) dispose d'un potentiel annuel de 500 000 tonnes.

→ Les industriels du Granulat via l'UNICEM prévoient un potentiel de trafic de 1.6 à 1.8 millions de tonnes transportées par la voie d'eau soit 6 fois plus qu'aujourd'hui principalement en roches calcaires massives provenant du Barrois (Carrières de Virey-sous-Bar, Bayel...) en substitution des grèves alluvionnaires de la Vallée de Seine. Cette évolution sera désormais facilitée sur le port de l'Aube de Nogent-sur-Seine en raison de la trimodalité et notamment du raccordement ferroviaire.

→ Le groupe Emin Leydier (papetier) dispose d'un potentiel de 860 000 tonnes par an de cartons à recycler et de papiers.

→ Le transport par container est également appelé à connaître une forte expansion pour atteindre 20 à 30 000 containers par an.



Canal à grand gabarit et développement durable

Contrairement à ce qu'affirment certains opposants au projet de canal à grand gabarit, sa réalisation n'aura aucun effet sur les modes de production agricole qui sont déjà ancrés dans la production durable ni sur le développement des agro-carburants.

Par ailleurs, le transfert du fret routier des produits agricoles et agroalimentaires de la route au fluvial se traduira par une réduction de la production de gaz à effet de serre et par une diminution très significative des nuisances routières et de l'accidentologie routière dont profiteront les départements d'Ile-de-France.

Concernant la protection des milieux naturels et en particulier la Bassée, le scénario trois est celui qui aura le moindre impact dans la mesure où 6 des 7 casiers réalisés en 1979 pour l'aménagement de la centrale nucléaire

de Nogent-sur-seine seront utilisés. Le site du canal de Beaulieu retrouvera la quiétude propice aux espèces naturelles et pourra accueillir un tourisme durable fondé sur la randonnée et le cyclotourisme (Vélovoie).

Le fonctionnement hydraulique de la Vallée de la Seine ne devrait pas être impacté dans la mesure où VNF, maître d'ouvrage de ce projet, devra le moment venu confirmer les éventuelles incidences du projet retenu dans l'étude d'impact environnemental préalable à sa déclaration d'utilité publique.

Enfin si le développement du port de Nogent-sur-Seine profitera pleinement du canal à grand gabarit, celui-ci ne devrait pas avoir de conséquences sur les ports situés à son aval qui conserveront les avantages antérieurs de la Seine à grand gabarit.

