

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.

Janvier 2012

Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de l'Aube Chambre de Commerce et d'Industrie de région Champagne-Ardenne



Dominique LEMELLE
Président de la Chambre de Commerce
et d'Industrie Territoriale de l'Aube



François CRAVOISIER
Président de la Chambre de Commerce
et d'Industrie de Région Champagne-Ardenne

Établissement public à caractère administratif, la Chambre de Commerce et d'Industrie assure la promotion des intérêts collectifs des industriels, prestataires de services, et des commerçants de sa circonscription auprès des pouvoirs publics et des collectivités territoriales.

Composée de professionnels élus par leurs pairs inscrits au registre du commerce et des sociétés de sa circonscription, elle joue un rôle essentiel dans l'animation territoriale et le développement économique.

Les missions variées de la Chambre de Commerce et d'Industrie portent sur le conseil et le développement des entreprises, le développement local, la gestion d'équipements, l'information et la formation. Son champ d'investigation l'amène à jouer un rôle d'interface entre la sphère économique et les territoires. Non seulement elle porte de nombreux projets de développement économique, mais elle accompagne aussi les territoires dans les actions visant à préparer au mieux leur avenir économique.

A ce titre, la Chambre de Commerce et d'Industrie plaide depuis plusieurs décennies en faveur de l'aménagement des vallées de la Seine et en particulier de la mise à grand gabarit de la Seine jusqu'au port de Nogent-sur-Seine, infrastructure essentielle au transit de marchandises des entreprises.

Plus qu'une attente, un besoin impératif pour le renforcement du dynamisme économique local et régional.

Adresse : Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Troyes et de l'Aube
1, boulevard Charles Baltet- BP 706 - 10001 TROYES Cedex
Tél : 03 25 43 70 00 - Email : lemelle@troyes.cci.fr

Le port de Nogent-sur-Seine : facteur structurant de l'économie champenoise

Nogent-sur-Seine est le port fluvial le plus en amont de la Seine, autorisant, aujourd'hui, la navigation jusqu'à 1000 tonnes. Connu surtout pour ses expéditions de céréales, il est concerné également par le transport de matériaux de construction et de produits manufacturés. Son trafic est en constante augmentation. De 160 000 tonnes en 1999, il est passé à 450 000 tonnes en 2010 (sources : VNF – Port de Nogent-sur-Seine). Le trafic annuel estimé pour les trois ans à venir est de plus de 1,5 million de tonnes (source : Étude prospective Aube Développement). Cette évolution a conduit à un certain nombre d'aménagements majeurs.



En plus du port fluvial existant en rive gauche, une nouvelle plate-forme trimodale (eau, route et fer dans le futur) de plus de 13 ha vient de voir le jour en 2011 en rive droite (7,3 ha aménagés avec une réserve de 6 ha).

Les nouveaux équipements ont représenté 9 millions d'euros d'investissement (hors ferroviaire) cofinancés par l'État (32 %), la région Champagne-Ardenne (21 %), le département de l'Aube, la Chambre d'agriculture et la Chambre de Commerce et d'Industrie (26,5 %) et la ville de Nogent-sur-Seine (20,5 %).

Non seulement ces aménagements répondent à un besoin immédiat des entreprises utilisatrices du transport fluvial, mais ils ont été consentis dans la perspective du passage au gabarit 3000 tonnes, scénario 3 privilégié par Voies navigables de France (VNF) parmi les cinq scénarios proposés au débat.

Les établissements aubois et champenois utilisateurs actuels du transport fluvial affichent un poids économique non négligeable. Ceux-ci représentent plus de 4 000 salariés. Parmi eux, on peut citer le Groupe Soufflet, Emin Leydier, Saipol, Manufacture Française des Pneumatiques Michelin (Kléber)... Rappelons que les études réalisées sur les zones d'influence d'un port tel que celui de Nogent-sur-Seine soulignent que le transport fluvial peut s'avérer compétitif dans un rayon de 100 kms autour de cet équipement.

En outre, le gabarit actuel de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine va constituer un handicap pour l'activité économique si celui-ci n'évolue pas. A titre d'exemple, la société Holcim, gros opérateur national dans le secteur du bâtiment présent dans l'Aube et utilisateur du transport fluvial met en évidence le décalage entre la capacité actuelle et ses besoins.



Enfin, on constatera que de lourds investissements industriels ont été réalisés dans l'Aube ces dernières années et en particulier à Nogent-sur-Seine où le potentiel offert par le transport fluvial s'est avéré déterminant dans le choix d'implantation.

C'est le cas de la papeterie Emin Leydier (investissement de 170 M€ / 120 emplois directs à terme / 300 000 tonnes de papier / an), de l'unité de biogazole Saipol (investissement de 100 M€ / 80 emplois directs / 130 000 tonnes de diester à l'année) ou encore de la nouvelle malterie du groupe Soufflet d'une capacité de 165 000 tonnes.



Le transport fluvial : un renforcement de la compétitivité des entreprises et un gage d'attractivité du territoire

Le projet de mise au gabarit de la Seine à 3000 tonnes constitue un enjeu capital, non seulement pour l'essor économique de notre territoire, mais aussi pour une bonne partie de l'est du bassin parisien. Il s'agit, en effet, d'un véritable levier de développement économique attendu par les acteurs économiques et notamment ceux dont l'activité s'oriente vers les marchés internationaux. A l'heure de la globalisation de l'économie, la question de l'amélioration des conditions d'acheminement des marchandises demeure essentielle.

Certes, la réalisation de cet aménagement faciliterait un meilleur accès au port maritime du Havre. Mais il convient également d'appréhender cette problématique d'une façon plus globale, en tenant compte des travaux du Canal Seine-Nord Europe qui débiteront en 2013.

La sphère économique locale fonde de sérieux espoirs quant au renforcement de la compétitivité des entreprises grâce à la mise en place de ce maillage. Les possibilités offertes par ces aménagements, qui auront pour vocation à renforcer la cohérence du transport fluvial en France, sont de nature à consolider le niveau d'activité de nos entreprises, à leur offrir de nouvelles perspectives de marché et à en implanter d'autres.

Évidemment, ces nouvelles possibilités d'ouverture sur les grands ports du nord de l'Europe tels que Rotterdam, Anvers ou Zeebruges ne seront opérationnelles qu'à la seule condition que la mise au gabarit à 3000 tonnes de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine soit une réalité.



Un aménagement qui va au-delà des enjeux économiques actuels

Un autre facteur aura un impact non négligeable sur le transport fluvial : l'évolution de l'activité de l'aéroport de Vatry et le projet d'interconnexion avec le port de Nogent-sur-Seine. Outre l'intérêt que présente Vatry aujourd'hui, dans sa partie logistique, pour le transport fluvial (notamment dans l'utilisation de containers maritimes et pour le retour de containers vides), d'importantes évolutions à venir ne manqueront pas de renforcer l'intérêt pour le transport fluvial.

Parmi elles, l'ouverture prochaine d'une ligne aérienne de fret reliant directement l'aéroport international de Paris/Vatry avec Chengdu, capitale de la province chinoise du Sichuan. Cette ligne a une vocation qui dépasse très largement le cadre régional de la Champagne-Ardenne. La zone de chalandise import/export concernée couvre, en effet, le quart nord-est de la France, l'Ile-de-France et le sillon Rhône-Alpes. La compagnie aérienne chinoise, qui assurera à partir de mars

2012 les liaisons, compte recentrer, sur la zone logistique de Vatry, l'essentiel des marchandises exportées vers la Chine depuis l'Ile-de-France, l'est de la France, les territoires riverains du Benelux et de l'Allemagne.

Parmi tous les critères qui ont amené les Chinois à considérer Vatry comme particulièrement stratégique, outre les caractéristiques extrêmement performantes de l'aéroport lui-même, il y a la situation géographique, les conditions d'accessibilité et la diversité des modes d'acheminement possibles des marchandises.

Compte tenu des liaisons actuelles et surtout futures entre le port de Nogent-sur-Seine et l'aéroport de Vatry, on peut considérer que cette nouvelle donne ne manquera pas d'apporter une nouvelle dimension au transport fluvial dans l'Aube et au niveau d'activité du port de Nogent-sur-Seine.

Le transport fluvial : un regard tourné vers l'avenir qui nécessite patience et volonté

La mise au gabarit à 3000 tonnes de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine serait de nature à faciliter les flux de marchandises jusqu'au sud de la Champagne en misant sur un mode de transport d'avenir qui se met progressivement en place. Certes, le développement du transport fluvial est une des priorités du Grenelle de l'environnement. Mais, outre les intérêts et enjeux économiques immédiats, à courts et moyens termes, rappelons que son intégration nécessite un changement de mentalité et une réelle ouverture d'esprit. Il faut que s'installe, progressivement, la volonté d'opter, dès que cela est possible, pour un mode de transport écologique.

Par ailleurs, les opposants à son développement ne manquent pas de rappeler que les conditions d'utilisation ne sont pas

toujours optimales (problèmes de rupture de charges, d'accès à certains équipements,...) en soulignant que, parfois, son intérêt peut s'avérer discutable.

A cela, les professionnels du transport fluvial répondent qu'il ne s'agit pas « de faire du fluvial pour du fluvial », mais bien de développer un mode de transport trop longtemps négligé aux côtés des autres, dans le respect des grands principes adoptés en vue de préserver la planète. L'utilisation privilégiée des ports de l'Île-de-France pour le transport des matières secondaires à recycler est un bon exemple de cette approche globale.

Un projet d'aménagement, d'ouverture et d'articulation économique des espaces

La réalisation de la mise au gabarit de la Seine à 3000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine ne concurrencerait pas les infrastructures portuaires voisines. Bien au contraire, elle irait dans le sens des grandes orientations adoptées sur le plan national en répondant aux enjeux liés à l'aménagement du territoire et à l'équilibre entre les espaces.

Les spécialistes du transport fluvial insistent aujourd'hui sur la nécessité de multiplier les aménagements fluviaux et les infrastructures portuaires pour faciliter l'adoption de ce mode de transport de marchandises et le rendre plus performant.

Ce passage à grand gabarit est un facteur majeur d'intégration du sud de la Champagne au Grand Paris en proposant de nouvelles perspectives. A titre d'exemple, rappelons que la Seine est un axe important d'alimentation et d'évacuation de granulats de la Région Parisienne.

Enfin, compte tenu des perspectives de développement économique de la Champagne-Ardenne, l'aménagement souhaité pourrait renforcer les possibilités d'échanges d'acteurs économiques de l'ensemble du Bassin Parisien.

