



Outre un nouveau giratoire apparu sur l'ancienne route nationale 19, un pont a été construit qui permet de franchir la voie de chemin de fer et de désenclaver la future zone portuaire rive droite.

Photo Visionaute

LES PROJETS. Le port qui met le cap sur un million et demi de tonnes. La gare qui pourrait devenir leader dans la région. L'aéroport de Vatry qui entre en scène. Les différents modes de transport se conjuguent pour tirer Nogent vers le haut.

Le canal, axe majeur de la trimodalité

Le port de Nogent a touché le fond en 1995, avec seulement 33 500 tonnes de marchandises embarquées sur les péniches. Sévèrement concurrencé par la route, englué dans un système commercial sclérosant, le transport fluvial est alors au creux de la vague. Depuis, il refait surface : 176 000 tonnes de fret ont transité par Nogent en 2000, record de la décennie qui pourrait bien être pulvérisé dans les années à venir. « Je ne serais pas étonné que l'on dépasse les 250 000 tonnes fin 2005 », pronostique Patrick Roger, chef de la subdivision de Nogent du Service de navigation de la Seine (mis à disposition de Voies navigables de France).

Plusieurs facteurs concourent au succès annoncé de la voie fluviale et à la renaissance du port de Nogent. Les infrastructures, tout d'abord, se sont améliorées. Deux "verrous" ont sauté, en 1992 avec l'élargissement de l'écluse de Vezoult, et en 1994 avec le rescindement de la boucle de la Seine à Nogent (on coupe à travers), permettant aux bateaux de 1 000 tonnes d'emprunter cet axe. Ensuite, l'apparition récente, en 2003, d'un nouveau mode de conditionnement

du fret, la conteneurisation. « Sa croissance est exponentielle. » Déjà, des "boîtes" en provenance ou à destination de l'aéroport de Vatry sont chargées ou déchargées à Nogent. « Transporter des conteneurs vides par avion, ce n'est pas intéressant, commente le subdivisionnaire, alors que l'on peut en mettre 60 ou 80 dans la cale d'un bateau. » La généralisation des conteneurs tendra aussi à terme à rééquilibrer l'activité du port, qui s'effectue encore très majoritairement dans le sens des sorties.

En extrapolant les courbes actuelles, Patrick Roger estime que « l'on atteindrait un million et demi de tonnes à Nogent dans les dix ans ». Des statistiques qui tripleraient le score affiché par la sous-préfecture auboise en 1980 lorsque, avec 417 000 tonnes, elle était le deuxième port céréalier de France derrière Metz. Nogent deviendrait alors le port le plus important de tout le bassin de la Seine derrière Gennevilliers (2,8 Mt) et devant Bonneuil-sur-Marne (1,3 Mt), en admettant que l'activité de ces deux sites stagne. Pure spéculation, donc, même si le contexte semble favorable à Nogent.

Pour autant, toutes les conditions ne sont pas encore réunies pour afficher un

optimisme béat. Nogent est dans l'obligation de construire un nouveau port dédié aux conteneurs sur la rive droite de la Seine, en aval de Nogent. L'emplacement existe, avec six cents mètres de quai aménageables. La berge avait été transformée en prévision de cette infrastructure lors du rescindement de la boucle de la Seine. Reste à finaliser techniquement, financièrement et juridiquement ce dossier complexe.

Autre problème à résoudre, la mise à grand gabarit de la Seine entre Montereau, dans l'Yonne, et Nogent, ce qui permettrait aux bateaux de 3 000 tonnes de remonter le fleuve jusqu'au port aubois. Le projet est en sommeil et ne pourra probablement pas ressortir des cartons tel qu'il avait été conçu à l'origine, compte tenu de la nouvelle sensibilité écologique : un tracé quasi rectiligne, digne d'une autoroute. « Il faudra soit accepter des méandres, soit créer un canal artificiel à côté », estime Patrick Roger.

En attendant cette hypothétique réalisation, qui demanderait des investissements considérables, les bateaux de 1 000 tonnes continuent à se faufiler à travers un chenal étroit, réalisant des prouesses quotidiennes.

La gare : une autre locomotive...

Comme la voie fluviale, le rail a vu son activité fret diminuer sensiblement (245 000 tonnes l'an dernier en gare de Nogent, contre par exemple 329 000 tonnes en 1999), ce que la SNCF explique par sa politique de marge et non de volume. Mais comme la péniche, le train espère en des lendemains qui chantent grâce au développement économique de la ville. « *Nogent fait déjà partie des 20 % de gares qui assurent 80 % du trafic sur Paris Est*, observe Jean-Luc Potier, directeur adjoint à la délégation commerciale fret Ile-de-France / Normandie / Champagne. *Avec l'implantation de nouvelles activités, elle pourrait devenir l'une des gares leaders dans la région.* »

La SNCF entend se positionner par rapport à Emin Leydier et surtout l'usine de biogazole, se félicitant au passage de l'investissement des collectivités locales en faveur du rail, matérialisé par les embranchements réalisés sur le port et chez le papetier. L'opérateur ferroviaire espère capter entre 10 et 30 % des 300 000 tonnes produites par Emin Leydier, et mise encore davantage sur le million de tonnes transportées, en réception et en expédition, par le fabricant de Diester. « *Le fer trouvera toute sa pertinence dans le transport du biogazole* », souligne Jean-Luc Potier, rappelant que le train devient très compétitif au-delà de 300 km.

L'essor de la gare de Nogent pourrait également dépendre de la volonté des professionnels du BTP de faire transiter le sable et d'autres matériaux issus des carrières par wagon. « *De toute façon, le trafic appelle le trafic* », remarque le directeur adjoint.

Quoi qu'il en soit, Nogent a la chance de se situer sur un axe ferroviaire important, voire stratégique, qui lui ouvre les portes d'autres axes essentiels comme Metz-Vesoul-Dijon, via Epernay, et même l'axe Rhin-Rhône. Mais il est trop tôt pour privilégier l'un plutôt que l'autre.



Face à l'émergence de l'eau et du fer, la route n'a pas dit son dernier mot. Les infrastructures actuelles absorberont sans problème un nouvel afflux de camions. On évoque notamment la venue chaque jour de deux cents poids lourds remplis de colza pour alimenter la future usine de biogazole. Une annonce faite dans un contexte où la portion de la RN 19 concernée voit son trafic croître moins vite que la moyenne auboise : 1 % par an contre 2 % pour le reste de l'Aube. L'autoroute a visiblement capté une

Des passerelles entre Nogent et Vatry

Le port de Nogent-sur-Seine et l'aéroport international de Vatry (30 000 tonnes de fret prévus en 2005) ne sont distants que d'une cinquantaine de kilomètres, soit quarante à quarante-cinq minutes de camion. Leur rapprochement apparaît de plus en plus évident et devrait devenir consistant à l'avenir. Acteurs économiques et politiques des deux départements de la Marne et de l'Aube en sont convaincus. Les responsables du port du Havre, un des tout premiers ports européens maintenant, le sont tout autant, visiblement. Ne multiplient-ils pas les initiatives en direction de Nogent et de Vatry (grande présentation de la plate-forme havraise le 21 juin dans les locaux de l'aéroport) ? Ces deux sites complémentaires se trouvent dans l'hinterland le plus en amont du Havre. L'objectif pourrait être de détourner une partie des marchandises d'exportation qui, partant de l'Est, montent actuellement vers les grands ports du Benelux, tels Anvers ou Rotterdam. Président de l'Observatoire économique de Champagne-Ardenne, Dominique Lemelle remarque que les logisticiens ont pour vocation de réceptionner, rassembler, remixer, reconditionner des pièces et des produits qui viennent d'un peu partout, que ce soit par la route, les airs ou la voie navigable, avant de les réexpédier. « *Ils ont besoin de réactivité. La multimodalité et les synergies potentiellement offertes par Nogent et Vatry les intéressent. Pour réaliser les opérations, les délais sont mieux garantis que dans une région parisienne très vite congestionnée.* » Dominique Lemelle note aussi l'habitude de vivre et travailler ensemble des habitants du Nord-Ouest de l'Aube et du Sud marnais. « *Ils sont sur le même faisceau géographique et les liens sont naturels en dépit de la rupture administrative entre les deux départements.* » Quoi qu'il en soit, rendus plus aisés par la conteneurisation, les mouvements de camions ont déjà commencé sur la route conduisant de la sous-préfecture auboise à Vatry, en passant par Sézanne et Fère-Champenoise.



Le port et la gare en chiffres

- Le port de Nogent a enregistré 1 360 mouvements de bateaux en 2004.
 - 169 200 tonnes de marchandises y ont transité l'an dernier.
 - Les plus grosses péniches pouvant être accueillies mesurent 9,60 m de large, jusqu'à 120 m de long, avec 2 m d'enfoncement.
 - On considère qu'une péniche de 1 000 tonnes équivaut à 25 wagons ou à 50 camions.
 - En 2004, 120 000 tonnes (2 000 wagons) ont été expédiées de la gare de Nogent, composées à 95 % de céréales.
- EDF a également envoyé 13 wagons de combustible usagé à l'usine de retraitement de La Hague.
- La même année, 125 000 tonnes sont arrivées à Nogent (3 500 wagons isolés, l'équivalent de 160 trains). Il s'agit à 90 % de boissons (80 % d'eaux minérales, 20 % de bières) à destination du logisticien Tibbett et Britten France qui, depuis sa plate-forme de Nogent, arrose les magasins Carrefour de la région, pour le compte de Nestlé et de Danone. Les 10 % restants sont constitués de produits divers, en particulier d'engrais.

Un millier de camions sur les routes

partie du trafic. Les comptages effectués par les services de l'Équipement indiquent que 8 000 véhicules circulent quotidiennement au nord de Nogent, et que 7 000 véhicules empruntent la déviation de la nationale. Parmi eux, un millier de camions. Hormis l'aménagement de la voirie intérieure de la plate-forme des Guignons, le développement économique de Nogent a nécessité la création de deux giratoires, l'un sur la RD 951, l'autre au pied de la papeterie Emin Leydier.