

Direction des Infrastructures et des Transports
Affaire suivie par : Bernard LEFORT
Tél : 03.26.70.31.83
Fax : 03.26.70.89.45
Mél : blefort@cr-champagne-ardenne.fr
Réf : DIT/BL/AMH

Monsieur Patrick LEGRAND
Vice-président de la Commission nationale
du débat public
20 avenue de Ségur
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Le Conseil régional a la volonté de s'inscrire, compte tenu de l'importance des projets, dans les deux débats publics organisés pour l'aménagement de la Bassée, d'une part, et de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, d'autre part.

Pour ce faire, vous avez bien voulu demander aux maîtres d'ouvrage, l'EPTB « Seine Grands Lacs » et Voies Navigables de France de bien vouloir exposer devant les commissions concernées du Conseil régional, leurs projets respectifs.

Ces exposés et les échanges qui ont suivi ont permis de mettre en évidence plusieurs points essentiels dont je vous fais part.

La mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine est décrite au projet de Schéma national des infrastructures de transport comme une optimisation du réseau à grand gabarit. Elle est inscrite au Schéma régional des infrastructures et des transports approuvé en décembre 2007 par le Conseil régional de Champagne-Ardenne.

Ce projet se donne pour objectif de répondre au mieux aux orientations du Grenelle de l'environnement et à la création de l'écotaxe en 2013 qui doit induire un report modal important de la route vers des formes alternatives de transport.

L'intérêt économique de l'opération, compte tenu du triplement du trafic fluvial sur cette section, entre 2000 et 2010 et des perspectives d'accroissement de la compétitivité qui pourraient en résulter (en liaison, notamment, avec le développement de la plateforme logistique trimodale du port de l'Aube) est en effet important.

La filière agricole constitue actuellement la majeure partie du trafic (86% de 330 M t x km). La croissance estimée de ce trafic au-delà de 2020 est de l'ordre du triplement si on y ajoute l'activité agrocaburant de l'usine Saipol.

Les hypothèses d'évolution de l'activité granulats, fondées sur l'ouverture de nouveaux gisements, notamment en amont de Villiers-sur-Seine, rendue possible par la diminution du coût du transport, ne peut constituer un argument en faveur du projet, car il relève d'une vision court-termiste et risque d'augmenter l'artificialisation de cette zone, qui pourrait entraîner de nouvelles conséquences en matière d'inondation du bassin parisien.

.../...

Je regrette toutefois que le développement général du fret n'ait pas été pris en compte dans les études menées parallèlement par RFF. En effet, celles-ci tablent sur une stagnation du fret sur cet axe et ce malgré les aménagements réalisés ou en cours et notamment l'électrification de la ligne 4 entre Paris et Troyes.

Il est nécessaire que les établissements publics de l'Etat aient une démarche cohérente sur ce point, d'autant plus que le raccordement ferroviaire du port de Nogent-sur-Seine est en cours de finalisation.

Seul le choix du scénario 3 est à même de répondre aux attentes du Conseil régional puisqu'il permet des liaisons pour les bateaux de classe Va avec l'ensemble des ports de l'axe Seine sans rupture de charge.

Le Conseil régional souhaite toutefois que la neutralité environnementale du projet, au-delà de son impact très positif en termes de rejet de gaz à effet de serre, constitue un objectif prioritaire du projet.

Nous souhaitons que des études soient menées sur la valorisation économique des apports de la biodiversité, ainsi que des études d'impact du projet sur les activités touristiques, actuelles et en devenir. Parallèlement, nous demandons que VNF explicite et chiffre les mesures compensatoires envisagées pour réparer les atteintes à l'environnement.

Nous serons particulièrement vigilants à ce que la neutralité hydraulique soit bien assurée et que l'étude d'impact ne néglige aucun facteur notamment les continuités écologiques, et la gestion en eau (compte tenu, notamment de l'enjeu majeur que constitue le prélèvement d'eau des deux grandes prises d'eau alimentant la centrale de Nogent-sur-Seine et la Ville de Paris).

La Région souhaite que l'ensemble des acteurs concernés continue d'être étroitement associé, au-delà de ce débat public, à la construction de ce projet dans le cadre d'une concertation constructive.

Dans le cadre du financement, l'ouverture de nouveaux moyens d'investissement à Voies Navigables de France doit permettre de réduire voire supprimer les sollicitations financières des collectivités locales. Il serait également souhaitable d'identifier l'ensemble des bénéficiaires potentiels (chargeurs, ports, ...) qui pourraient s'associer au projet.

Je tiens à rappeler que la suppression de toute marge de manœuvre financière aux régions leur rend difficile, voire impossible tout financement de ces infrastructures nationales et, par ailleurs, le désengagement de l'Etat sur les réseaux capillaires, pénalise gravement les territoires qui ne sont pas desservis par les réseaux magistraux.

En ce qui concerne **l'aménagement de la Bassée** qui se situe en totalité en Ile-de-France, il apparaît très regrettable d'avoir à procéder à des investissements très lourds pour tenter de corriger les conséquences d'une urbanisation des zones inondables conjuguée à une artificialisation du fleuve et de la plaine, en lien avec l'installation d'une agriculture intensive en lieu et place des zones humides.

L'importance des dommages qu'aurait une crue majeure en Ile-de-France doit effectivement également s'apprécier sur les conséquences au niveau national des préjudices causés à la capitale de notre pays.

.../...

Il est impératif de s'assurer que toutes les alternatives plus naturelles (qui ont prouvé ailleurs leur efficacité dans la prévention du risque d'inondation) ont bien été envisagées. Le recours à des pompages massifs (230 m³/s), même s'il est compensé en partie par le recours à des énergies propres, sous réserve de leur faisabilité et de leur intégration environnementale, est, sur le principe, une atteinte à l'environnement.

Le débat sur l'arbitrage entre prévention du risque et réduction de la vulnérabilité des territoires doit être mené en amont, afin que l'on ne réponde pas au risque créé (par l'artificialisation et l'urbanisme) par un projet engendrant par sa technicité ou sa lourdeur, des problèmes qu'il faudrait résoudre plus tard par des moyens toujours plus performants et plus coûteux.

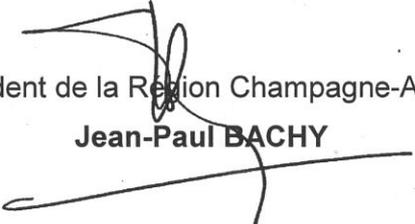
Par ailleurs, le coût des travaux connexes (pistes cyclables, chemins pédestres,...) n'est pas intégré au projet alors que des schémas sont présentés.

L'opération gagnerait en clarté en précisant ce que prend à sa charge le maître d'ouvrage sur les aménagements décrits.

Je rappelle également que le projet de réserve naturelle nationale doit être pris en compte.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

le Président de la Région Champagne-Ardenne


Jean-Paul BACHY