



Débat public sur le
PROJET DE MISE À grand gabarit
de la **liaison fluviale** **ENTRE BRAY-SUR-SEINE**
ET NOGENT-SUR-SEINE

Réunion publique du 8 décembre 2011

Un projet porté par VNF

- > **Établissement public créé en 1991**
- > **Un réseau de 6 100 km de voies navigables à gérer**
- > **Ses missions :**
 - **entretenir, exploiter et moderniser ce réseau** pour assurer sa navigabilité dans de bonnes conditions
 - **développer le transport et le tourisme fluvial**

Sommaire

- > **Le contexte**
- > **Les enjeux du transport fluvial**
- > **Le projet**



Le contexte

Le bassin de la Seine



**Le tronçon Bray-sur-Seine/
Nogent-sur-Seine : 27 km de voies
navigables au gabarit limité**

La vallée de la Bassée : un territoire aux nombreux enjeux

- > Un **patrimoine naturel très riche** : nombreuses espèces végétales et animales protégées
- > Une **zone naturelle** pour l'expansion des crues de la Seine
- > Un gisement de **granulats** important
- > Une réserve **d'eau potable** abondante
- > Un lieu favorable au **développement du tourisme**

Un axe de navigation désormais inadapté aux besoins des transporteurs



- > Des gabarits plus petits que sur le reste de la Seine
- > À l'inverse : des gabarits de bateaux qui augmentent en France et dans le reste de l'Europe

Des conditions de navigation dégradées

- > Une **hauteur sous les ponts** parfois trop limitée
- > Une **profondeur du chenal** insuffisante lors des basses eaux
- > Des **difficultés de manœuvre** (courbures de certains méandres, zones à forts courants, ...)
- > Des **zones de stationnement** insuffisantes et parfois limitées aux petits bateaux
- > Des **possibilités de virement** rares et inadaptées

La voie d'eau : un mode de transport éco-responsable

- > Le **Grenelle de l'environnement** fixe pour objectifs :
 - d'atteindre **25 % de fret non routier** d'ici 2022
 - de **doubler la part de marché du fret non routier** pour les acheminements à destination ou en provenance des ports d'ici 2015
- > Les atouts du transport fluvial : **la forte contenance des bateaux** qui permet de transporter plus de marchandises en consommant moins de pétrole et en émettant moins de CO₂





Les enjeux du transport fluvial

Un trafic qui a triplé en 10 ans

> **350 millions de t-km transportées en 2010**
(contre 104 millions de t-km en 2001)

> **3 grandes filières :**



– **les produits agricoles** (81 % du trafic en t-km) :
75 % des flux sont tournés vers l'exportation (port de Rouen principalement)



– **les granulats** (9 % du trafic en t-km) destinés aux besoins de l'Île-de-France

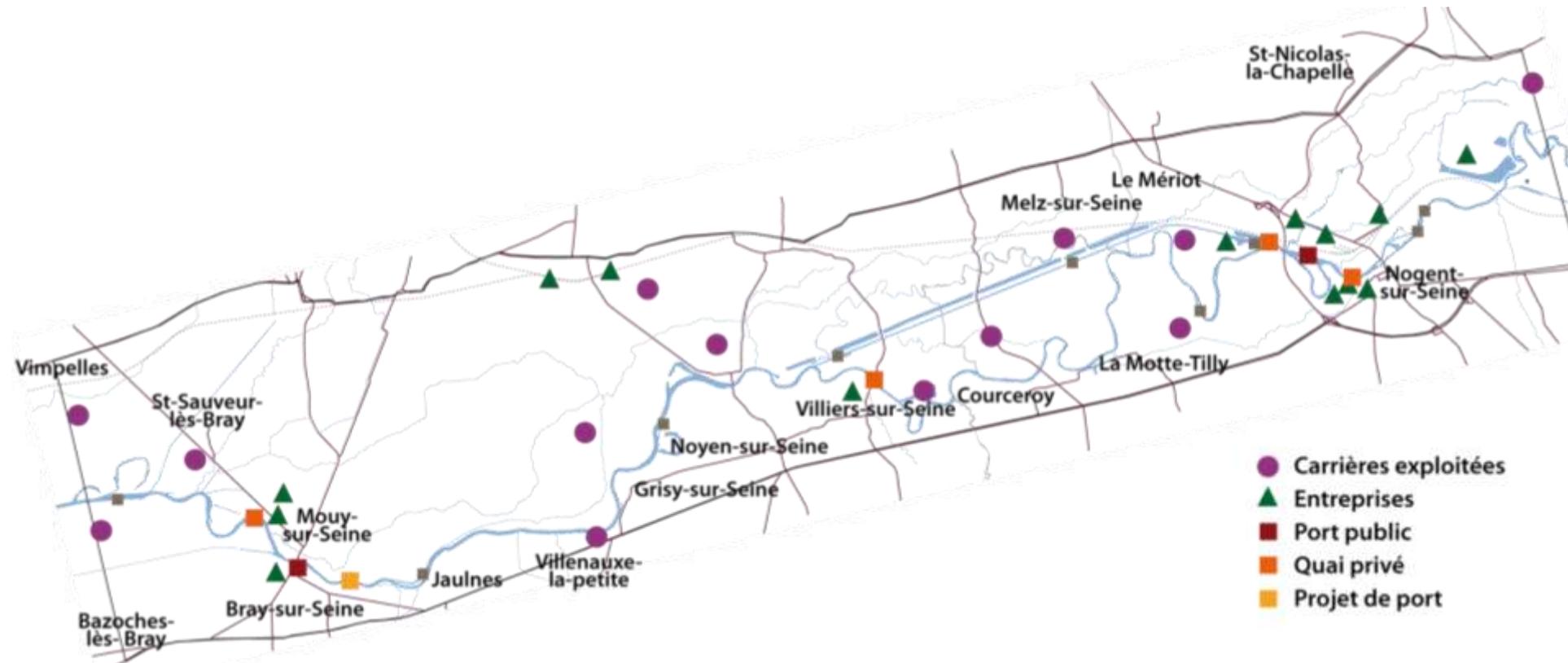


– **les conteneurs** (4 % du trafic en t-km) à destination de la région parisienne et du Havre

Un potentiel de croissance du trafic important

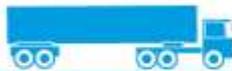
- > **Des besoins en granulats qui augmentent** et conduisent à exploiter les carrières de la Petite Seine
- > **Des entreprises intéressées par le transport fluvial** : exportations à destination du Havre et de Rouen, et le nord de l'Europe via le futur canal Seine-Nord Europe
- > **Des infrastructures portuaires en développement** (ports de Nogent-sur-Seine et de Bray-sur-Seine)

Carrières, entreprises et ports sur le territoire du projet



Des coûts de transport réduits

- > Un mode de transport compétitif grâce à la forte contenance des bateaux

Type de transport	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km	Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 km
Fluvial - Grand gabarit 	12€/t	3€/t
Fluvial - Petit gabarit 	17€/t	4€/t
Route 	21€/t	12€/t
Rail 	22€/t	5€/t



Le projet

Le projet proposé par VNF

- > **Mettre à grand gabarit la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine**
- > **Plusieurs enjeux :**
 - Rechercher un tracé optimal ayant le moins d'impact sur l'environnement
 - S'assurer de la neutralité hydraulique du projet
 - >> Trouver un **compromis** entre navigation, environnement et hydrologie
- > **5 scénarios étudiés qui diffèrent en fonction des gabarits de bateaux pouvant circuler**

Des tracés étudiés pour prendre en compte les enjeux du territoire

- > Définition de **scénarios « bruts »** puis analyse de leurs impacts
- > **Révision des scénarios pour réduire au maximum les impacts** sur les milieux et sur le régime hydraulique de la Seine : mise en place de mesures d'évitement et de correction (modification des tracés, trafic réduit ou en alternat, remblaiements, ...)
- > **Des mesures de compensation** à envisager pour contrebalancer les impacts résiduels

Le scénario 1 en bref

Objectif : supprimer les points durs de la navigation entre Bray et Nogent

- > Estimation du coût : **76 millions €**
- > Une augmentation du trafic de **+ 26 % en 2020**

Les aménagements du scénario 1



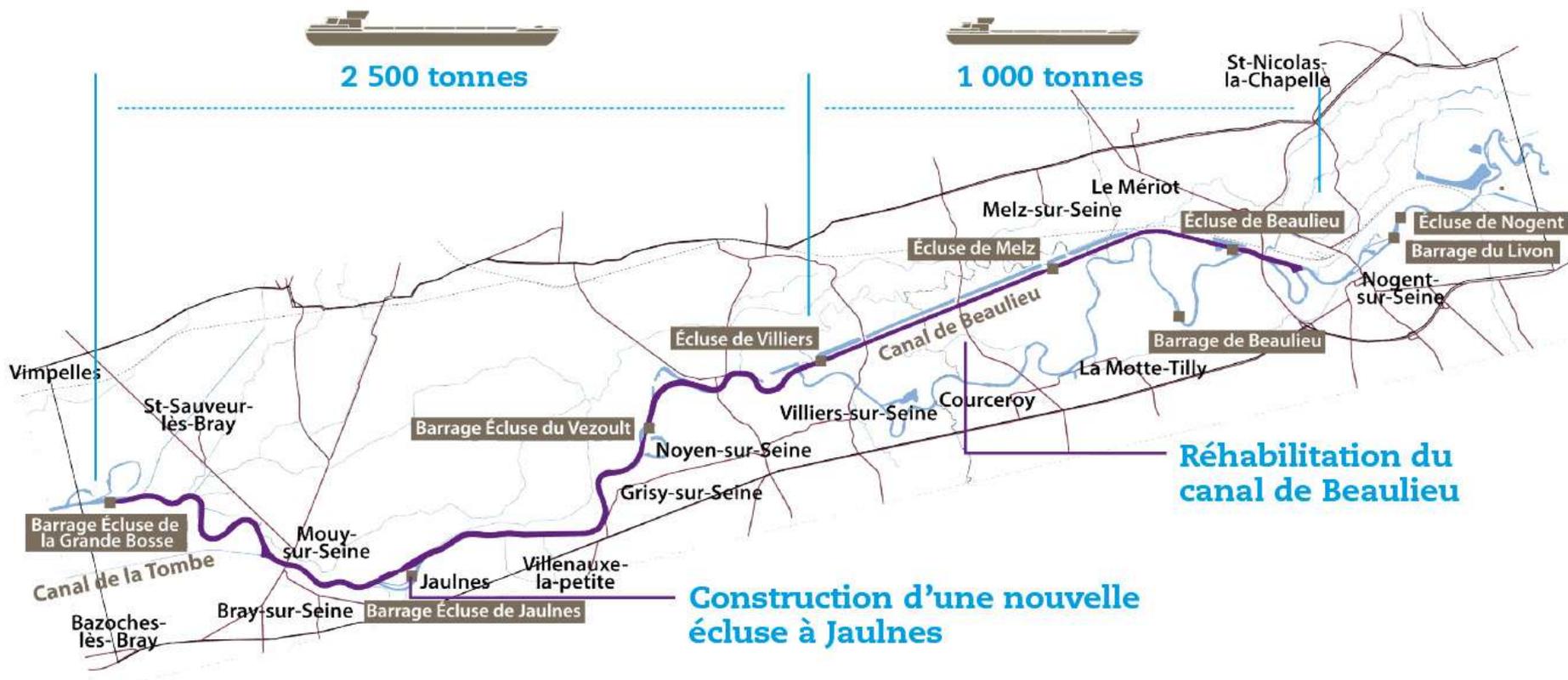
Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Le scénario 2 en bref

Objectif : suppression des points durs et hypothèse d'une plateforme portuaire à Villiers-sur-Seine

- > Estimation du coût : **132 millions €**
- > Une augmentation du trafic de **+ 26 % en 2020** (similaire au scénario 1)

Les aménagements du scénario 2



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Le scénario 3 en bref

Objectif : mise au gabarit 2 500 t de l'ensemble de l'itinéraire pour établir une continuité sur tout le parcours

- > Estimation du coût : **214 millions €**
- > Une augmentation du trafic de **+ 74 % en 2020**

Les aménagements du scénario 3



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Un scénario 4 écarté

Principe initial : permettre la circulation de bateaux de 3 000 t (bateaux Grand Rhéna en fort développement en Europe)

> Circulation de **bateaux automoteurs de 135 m**



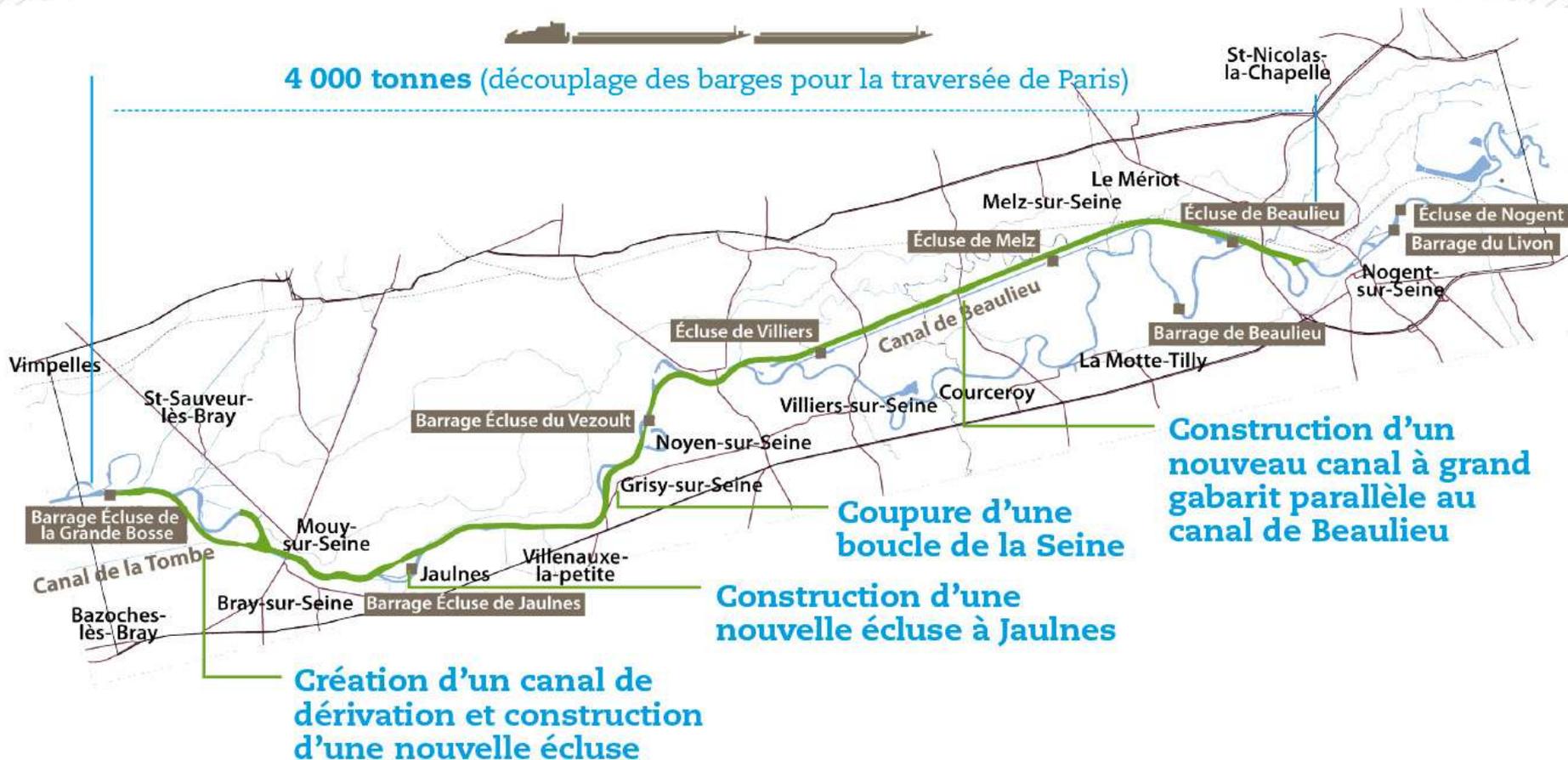
> **Un scénario non retenu** car la traversée de Paris ne serait possible qu'une centaine de jours par an

Le scénario 5 en bref

Objectif : mise au gabarit 4 000 t de l'ensemble de l'itinéraire pour établir une cohérence de gabarit avec l'ensemble de la Seine amont

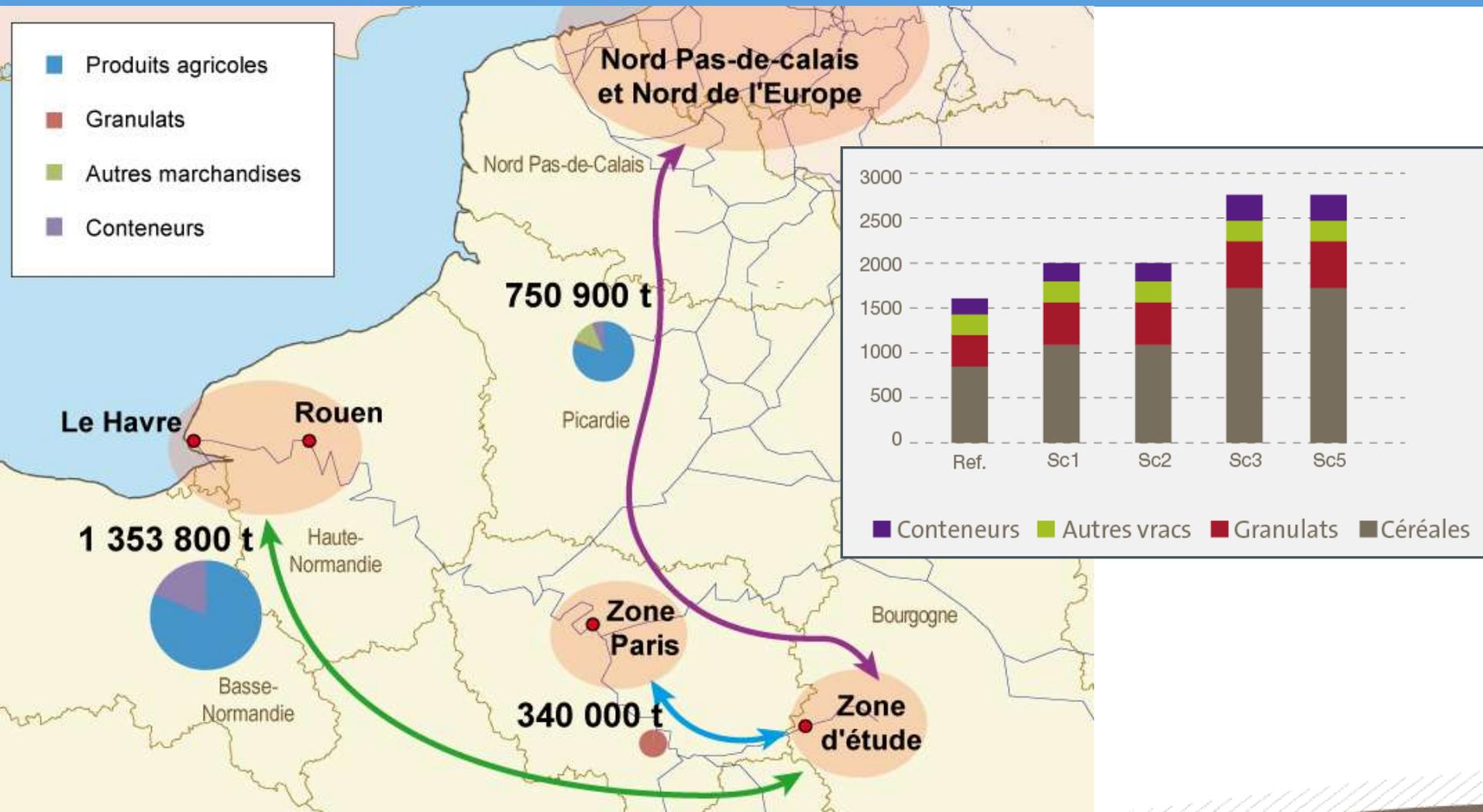
- > Estimation du coût : **305 millions €**
- > Des prévisions de trafics similaires au scénario 3

Les aménagements du scénario 5



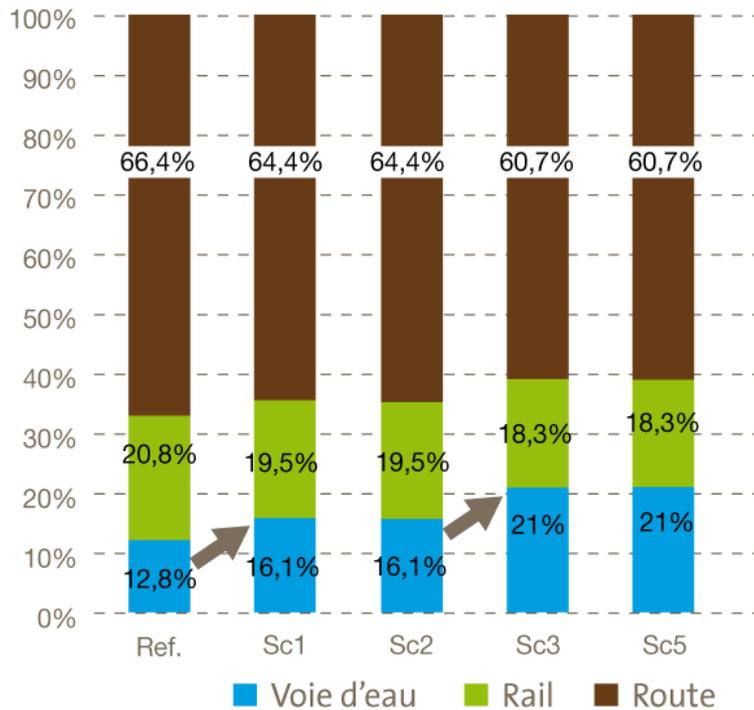
Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Principaux trafics fluviaux à l'horizon 2020

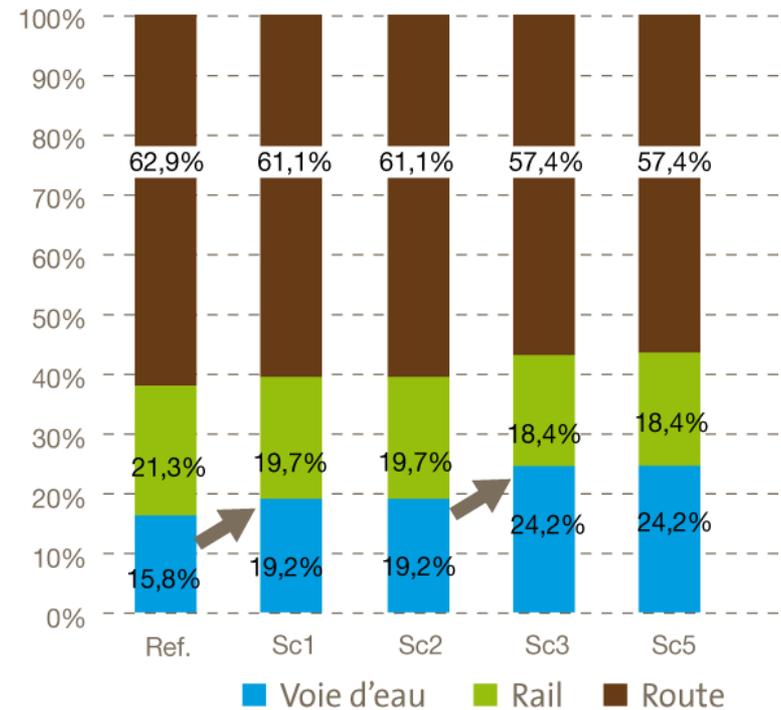


L'évolution du report modal vers le transport fluvial dans le cas d'une mise à grand gabarit (1/2)

Vrac en 2020

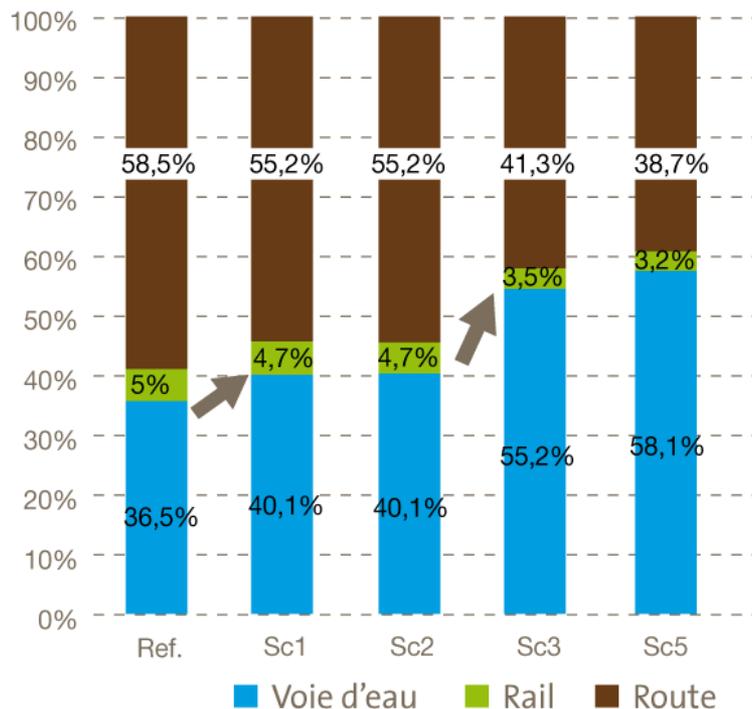


Vrac en 2050

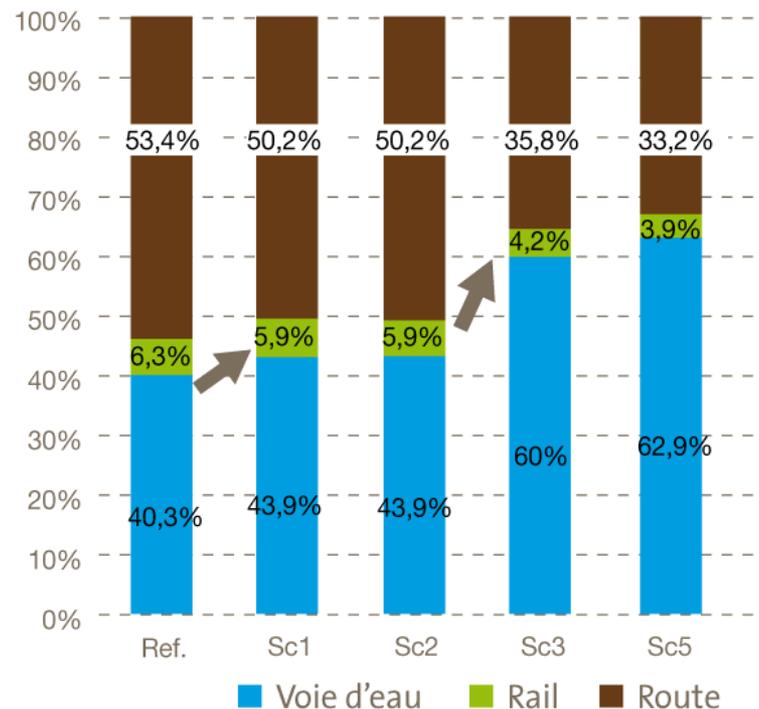


L'évolution du report modal vers le transport fluvial dans le cas d'une mise à grand gabarit (2/2)

Conteneurs en 2020



Conteneurs en 2050



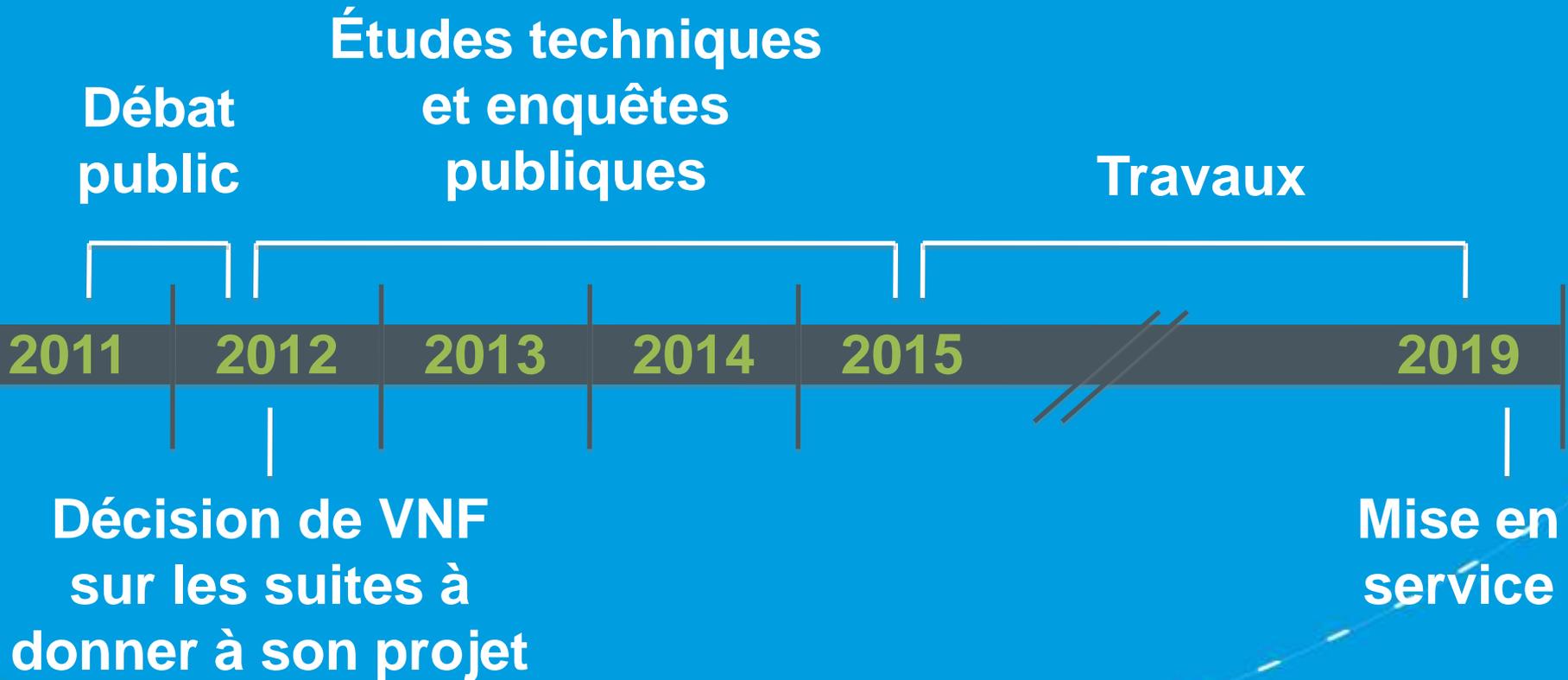
Comparaison des scénarios

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
Trafics vracs + conteneurs en 2020 (en millions de t-km)	780,4	790,8	1 094,6	1 104,6
Trafics vracs + conteneurs en 2050 (en millions de t-km)	1 174,2	1 195,9	1 526,6	1 633
Camions évités par an	20 000	20 000	27 000	27 000
Tonnes de CO ₂ évitées (par an)	3 000	3 000	4 700	4 700
Coût (en millions €)	76	132	214	305
TRI	6,5 %	3 %	9,9 %	8,2 %
VAN (millions € 2007)	45	-27	426	430

Quel financement pour le projet ?

- > **Financement des études préalables** par les régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, le département de l'Aube, la ville de Nogent-sur-Seine et la CCI Troyes Aube
- > **Financement du projet à définir au stade de l'avant-projet** (collectivités, Europe, ...)

Calendrier prévisionnel



Poursuite de la concertation jusqu'à la mise en service



Merci de votre attention