

# **DÉBAT PUBLIC**

## **NOGENT SUR SEINE**

**Le 15 Novembre 2011**

### **SYNTHESE**

Date : le 15 novembre 2011 à 19h

Lieu : Théâtre Municipal – 1 avenue Pasteur – 10400 Nogent-sur-Seine

Durée : 3 heures et 11 minutes

Participants : 197 personnes

- I. Ouverture de la réunion publique – page 2
- II. Présentation du débat public – page 2
- III. Présentation du projet – page 3
- IV. Débat avec le public – page 4
- V. Clôture de la réunion publique – page 9

## I. Ouverture de la réunion publique

Patrick LEGRAND – Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (CPDP), Vice-président de la Commission nationale du débat public (CNDP) – ouvre la réunion publique. Il remercie le public d'être venu nombreux et donne la parole à Monsieur le maire de Nogent-sur-Seine, pour un mot d'accueil.

En préambule de son propos, Gérard ANCELIN appelle à rester mobilisé tout au long du débat. Il indique, à l'attention des industriels locaux, que deux dossiers préoccupent la collectivité depuis 30/40 ans :

- l'électrification de la ligne ferroviaire, acquise aujourd'hui
- le fluvial : « il faut gagner la bataille du fluvial, précise-t-il

Après avoir rappelé que les projets se font aujourd'hui en respectant les critères environnementaux, il invite les participants à être des acteurs positifs, à dire ce qu'ils ont envie de dire sur le projet. A propos de La Bassée, il précise « on ne fait plus les choses maintenant comme avant, sans tenir compte des avis des populations ».

## II. Présentation du débat

Patrick LEGRAND indique que le débat public est un moment de démocratie participative, jusqu'au 17 février 2012, où les citoyens peuvent s'exprimer, confronter les arguments après avoir pris connaissance du projet. Il souligne que, dans 80% des cas, le débat conduit à améliorer un projet, qui y entre « technique » et en sort un plus « sociotechnique », enrichi par les contributions des citoyens.

Il rappelle que la CNDP a décidé d'organiser simultanément un second débat portant sur le projet d'aménagement de La Bassée, car les deux projets présentent des enjeux environnementaux importants, hydrauliques et hydrologiques connexes, ont un territoire commun. Il souligne la difficulté de ne pas confondre ces deux débats publics tout en les articulant pour intégrer ces enjeux communs.

Le débat public intervient très en amont dans la vie d'un projet. Il est organisé et animé par une CPDP neutre (la commission n'a pas d'avis sur le projet) et indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage, Voies navigables de France (VNF).

L'objet du débat est de présenter le projet de manière précise ; de faire en sorte que le public puisse poser ses questions ; d'établir de manière transparente, le plus sereinement et finement possible, un compte rendu des arguments échangés, préalable à la décision qui sera prise par le maître d'ouvrage. Patrick LEGRAND précise que ces deux derniers actes sont rendus publics, soulignant l'engagement social que représente le débat public et sur lequel

les participants pourront ultérieurement demander des comptes au maître d'ouvrage sur ces engagements.

Avant de donner la parole au maître d'ouvrage pour qu'il présente son projet, il rappelle que le débat public est ouvert depuis le 2 novembre 2011 et indique que tous les participants ont le même droit à la parole (principe d'équivalence).

### III. Présentation du projet

Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies navigables de France (VNF), indique que le projet s'inscrit dans les décisions du Grenelle de l'Environnement et souligne l'enjeu important qu'il représente pour le maître d'ouvrage, la Seine captant 50% du trafic fluvial géré par VNF. Le projet doit permettre d'étendre le grand gabarit aux portes de Nogent-sur-Seine pour accéder à Paris, aux ports maritimes du bassin de la Seine et au nord de l'Europe.

Après avoir indiqué qu'il s'agissait du premier débat public pour VNF, le maître d'ouvrage précise qu'il vient dans le débat public avec la volonté de présenter tous les éléments du projet et d'écouter le public, pour éclairer au mieux ses choix futurs.

Benjamin AIRAUD, chef de projet, rappelle ensuite que le contexte du projet est celui d'un triplement du trafic fluvial entre 2001 et 2010, avec trois filières principales de produits transportés (produits agricoles, granulats et conteneurs). Pour Jean-Baptiste MAILLARD, Directeur interrégional du Bassin de la Seine, l'enjeu de transport et de développement économique local est doublé d'un enjeu de patrimoine naturel, notamment avec la traversée de la vallée de La Bassée. VNF indique que son objectif est de répondre à ces enjeux, en s'intégrant au mieux dans l'environnement local et en recherchant le meilleur compromis possible. Il souligne par ailleurs la baisse des nuisances liées au trafic routier qu'apporterait le projet, un bateau à grand gabarit (2 500 tonnes) représentant l'équivalent de 125 camions.

Benjamin AIRAUD présente les cinq scénarii étudiés pour la mise à grand gabarit, dont quatre sont soumis au débat public :

- Scénario n°1 : mise au gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis de 1 000 tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et suppression des points durs existants, pour un coût de 76 M€ HT et une augmentation du trafic fluvial de 26% à l'horizon 2020.
- Scénario n°2 : mise au gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis de 1 000 tonnes entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et suppression des points durs existants, pour un coût de 132 M€ HT et une augmentation du trafic fluvial de 26% à l'horizon 2020, comme dans le scénario n°1.
- Scénario n°3 : mise au gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine, pour un coût de 214 M€ HT et une augmentation du trafic fluvial de 74% à l'horizon 2020.

- Scénario n°4 : mise au gabarit de 3 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine (même type de bateaux que sur le Rhin). Ce scénario a été écarté car ces bateaux ne pourraient traverser Paris que 100 jours par an.
- Scénario n°5 : mise au gabarit de 4 000 t jusqu'à Nogent-sur-Seine. Ce gabarit correspond à la juxtaposition de deux barges qui seraient scindées lors du passage de Paris. Le coût de ce scénario serait de 305 M€ HT et permettrait une augmentation prévisionnelle de trafic de 74% à l'horizon 2020.

Le maître d'ouvrage conclut sa présentation en indiquant que le scénario préférentiel est *a priori* le n°3, précisant que la mise en service serait programmée en 2019 et que le projet a été conçu en intégrant la contrainte de neutralité hydraulique vis-à-vis de la zone de La Bassée.

#### IV. Débat avec le public

##### Les impacts environnementaux

Anne-Marie GROSJEAN, représentant l'association Nature du Nogentais, s'inquiète des effets du projet sur la biodiversité, la préservation des habitats pour la faune, le rôle tampon de la zone de La Bassée en période de crues, sur l'impact, toujours lors de crues, de l'abaissement du lit de la Seine en cas de réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit, soulignant que ce canal accélérerait le passage d'eau.

Régis SOCCARD, membre du collectif de défense de l'Ardusson, questionne : pourquoi ce territoire, qui « subit » déjà une centrale nucléaire, devrait se voir « piller des biens qui lui sont propres ». Il résume son propos dans une double formule : « doit-on tout supporter ? (...) La route restera, les bateaux passeront ».

VNF répond que l'enjeu de l'eau est essentiel dans ce projet, avec l'obligation d'atteindre la neutralité hydraulique vis-à-vis de la zone de La Bassée, ce que mesurent les études réalisées à ce stade. Quelle que soit l'hypothèse étudiée, le projet n'aggrave pas l'impact des crues sur le territoire. Sur la biodiversité, le maître d'ouvrage précise que les règles sont de plus en plus fortes. Lorsqu'un impact ne peut être évité, des mesures compensatoires sont mises en place. Monsieur MAILLARD précise que le maître d'ouvrage a incorporé la recherche des impacts environnementaux dès la définition des scénarios et a cherché à optimiser chacun des tracés de chaque scénario pour essayer de minimiser ses impacts.

Sur la biodiversité, Monsieur ANCELIN souligne que la qualité de la faune piscicole est en amélioration. Il cite notamment la présence de vairons. VNF précise que le projet ne crée pas de nouveaux obstacles pour les poissons, rappelant que des passes à poissons sont installées chaque année sur le réseau.

Répondant sur le thème de l'eau à Régis SOCCARD, membre du collectif de défense de l'Ardusson, Monsieur AIRAUD précise que le projet respecte le lit actuel de la Seine, avec des acquisitions foncières limitées à 20 ha pour les scénarios n°1, 2 et 3 et à 45 ha pour le scénario n°5.

L'Association Nature du Nogentais, par l'intermédiaire de Michel GROSJEAN, ainsi que Julien SCHWARTZ, représentant la réserve naturelle de La Bassée, demandent la possibilité que soit réalisée une étude globale d'impact environnemental pour la zone de La Bassée, intégrant les deux projets, celui de la mise à grand gabarit et d'aménagement de La Bassée.

Monsieur PAPINUTTI indique que l'étude d'impact intervient à une phase ultérieure du projet, lorsque celui-ci est plus avancé. Par ailleurs, la réalisation d'une étude d'impact globale n'est pas possible car les deux projets ne s'inscrivent pas dans la même temporalité.

Sur ce plan, Monsieur LEGRAND confirme que le débat public est situé trop en amont pour qu'une étude d'impact soit réalisée. En revanche, il précise que les échanges durant le débat permettront d'enrichir le cahier des charges de la future étude d'impact.

A propos d'éventuels impacts sur la nappe phréatique, question posée par Marcelle GUILLERMIC, le maître d'ouvrage indique que deux nappes sont concernées par le projet : la nappe alluviale de la Seine et celle de la craie, plus profonde. Les études montrent une baisse de 2 à 5 cm du niveau de l'eau en période de basses et moyennes eaux par endroits, mais une remontée à d'autres endroits.

### **Le financement du projet**

Christian NAMONT, habitant Le Mériot, se demande si le projet trouvera un financement, étant donné l'état actuel des finances publiques.

Marc PAPINUTTI répond que l'ordre de grandeur du projet est de 1,5 à 4 années d'investissement du service navigation de la Seine de VNF, selon les scénarios. Il considère le projet « accessible » aux financements classiques de projet, avec des partenaires comme l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et les collectivités territoriales.

### **Les scénarios proposés**

Pour Jean-Claude MÉREL, habitant de Nogent-sur-Seine, si des bateaux d'un gabarit de 1 000 tonnes « grattent » le fond du canal, les scénarios n°1 et 2 lui semblent peu pertinents. C'est le scénario n°3 qui semble le plus pertinent, d'autant plus avec le projet Canal Seine Nord Europe.

Monsieur PAPINUTTI rappelle la préférence de VNF pour ce scénario n°3.

Monsieur ANCELIN considère également le scénario n°3 plus réaliste et raisonnable, soulignant que son coût correspond à l'investissement de Saipol pour construire une unité industrielle à Nogent-sur-Seine. Il souligne que les scénarios n°1 et 2 auraient pour conséquence de priver les entreprises de la voie d'eau pour 8 mois, ce qui poserait un problème de compétitivité.

Sylvain GAGEAT se demande pourquoi le scénario n°5 a été proposé, alors que son coût et son impact sont supérieurs aux autres scénarios.

### **Les autres usages du fleuve**

Jean-Pierre FARGUES s'inquiète de voir arriver une « autoroute fluviale » et demande si le fleuve sera encore accessible aux plaisanciers.

Monsieur MAILLARD répond en comparant le projet à l'agrandissement d'une route nationale, plutôt qu'à la construction d'une autoroute. Il indique qu'il est possible de réfléchir à des haltes fluviales dédiées au tourisme, précisant qu'il s'agit là d'un projet de territoire complémentaire au projet de mise à grand gabarit, qui devrait alors être construit avec des acteurs locaux.

Monsieur ANCELIN demande si la reconstruction du barrage de Beaulieu intègrera la création d'une passerelle pour les vélos et piétons.

Sans être fermé sur ce point, Monsieur PAPINUTTI souligne les difficultés techniques de ce type d'ouvrage, où la construction d'une passerelle sur le barrage complique le respect du principe de navigabilité à tout moment.

### **Les autres modes de transport**

Laurent LEVASSEUR, conseiller municipal de Nogent-sur-Seine, s'interroge sur l'impact social d'un projet qui concurrencerait le secteur du transport routier, fort de 380 000 emplois en France.

Après avoir rappelé qu'il y avait également des emplois dans le fluvial, le maître d'ouvrage lui répond que le projet ne déstructurerait pas le système de transports de marchandises. Plus généralement, le report modal de la route vers le fluvial ne déséquilibrera pas l'économie du transport routier, étant donné les perspectives d'évolution de la part modale du transport fluvial entre la situation de référence (sans projet à l'horizon 2020), où la part modale du routier serait de 66% environ et celle du fluvial serait de 13% environ, et le

scénario 5 (13% pour le fluvial, 61% pour le routier). Il illustre cependant la compétitivité du projet en donnant l'exemple du coût du transport d'une tonne de céréale de Nogent à Rouen, hors rupture de charge : 16 € en camion, 7,30 € en bateau de 1 000 tonnes, 5 € en bateau de 4 000 tonnes.

Christian NAMONT (Le Mériot) rappelle que, dans les années 80, des études avaient été menées pour développer le ferroviaire dans le même territoire et que ce projet avait ensuite été abandonné.

Le maître d'ouvrage rappelle que le ferroviaire existe dans le territoire du projet, avec la ligne Flamboin-Montereau et la ligne Paris-Troyes-Bâle. Il indique par ailleurs que le ministère a demandé à Réseau Ferré de France (RFF) d'étudier la réactivation du projet Flamboin-Montereau, comme alternative au projet de mise à grand gabarit. Il précise que les modes de transport ne sont pas opposés, mais complémentaires et que, dans ce territoire, la part modale du fluvial est supérieure à sa moyenne nationale (5% contre 3,8%), soulignant que les acteurs utilisant ce mode de transport sont implantés à proximité directe du fleuve ou du canal. Selon Monsieur MAILLARD, le ferroviaire est plus pertinent sur d'autres axes aujourd'hui.

### **Le lien avec le projet Canal Seine Nord Europe**

Laurence GRUNEWALD, conseillère municipale de Nogent-sur-Seine, demande si le projet de mise à grand gabarit est tributaire de la réalisation du Canal Seine Nord Europe.

Monsieur PAPINUTTI rappelle les grandes caractéristiques de ce canal, d'un coût de 4,4 milliards d'euros, associant, l'Europe, les collectivités et l'Etat pour 50% et des entreprises pour les 50% restant. Sa mise en service est programmée pour 2017. Le maître d'ouvrage souligne que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine n'est pas tributaire de la réalisation du Canal Seine Nord Europe, mais qu'un « effet réseau » est attendu, apportant du trafic supplémentaire sur l'ensemble du bassin de la Seine, y compris jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Le maire de Nogent-sur-Seine s'exprime également sur ce projet, considérant qu'il s'agit d'un plus pour le territoire, car il ouvrirait un débouché vers le Benelux.

### **La compétitivité du territoire**

Monsieur ANCELIN souligne l'augmentation de la compétitivité qu'apporterait le projet au territoire, renforçant la trimodalité (fer, fluvial, route), réel atout de Nogent-sur-Seine. En ce sens, il considère que l'opportunité du projet est réelle.

### Les expropriations

Alain BLATTES demande au maître d'ouvrage à quel moment les propriétaires fonciers seront prévenus d'un éventuel impact.

Rappelant que le débat porte avant tout sur l'opportunité du projet, VNF lui répond que les expropriations sont traitées au stade de l'enquête publique. Toutefois, les démarches sont en réalité engagées avec les SAFER et les chambres d'agriculture avant l'enquête publique, dans le cadre d'une démarche conventionnée, afin de limiter au maximum les expropriations. Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, Monsieur PAPINUTTI indique que la connaissance précise des délimitations du projet, permettant d'engager des contacts avec les propriétaires, interviendrait vers 2013/2014.

### Les projets connexes de réhabilitation et de rénovation

Les thèmes de l'évolution du barrage de Beaulieu, de la rénovation ou du déplacement du port de Bray-sur-Seine, de l'entretien des berges, de l'avenir du canal de Beaulieu et de la rénovation de deux ponts à Beaulieu ont été abordés.

Stéphane CHARBONNEAU, carrier, demande quel est l'avenir du canal de Beaulieu dans l'hypothèse où le scénario n°3 ou 5 serait réalisé. Sur le même thème, Monsieur Thierry NEESER, conseiller municipal de Nogent-sur-Seine, demande si le canal est condamné à terme en l'absence de travaux de rénovation. Enfin, Monsieur Jean-François CART demande pourquoi le canal est si délabré et pourquoi les travaux prévus de mise au gabarit de 1 000 tonnes n'ont pas été réalisés.

Sur le sujet du canal de Beaulieu, VNF précise que les scénarios prévoient, soit une réhabilitation du canal (scénarios n°1 et 2), soit la construction d'un nouveau canal (scénarios n°3 et 5). Si le scénario n°3 ou 5 était retenu, cela signifierait l'abandon de l'utilisation du canal de Beaulieu. La dégradation actuelle du canal provient essentiellement des dérogations ponctuelles permettant à trois ou quatre gros bateaux de l'emprunter, alors que leur gabarit est supérieur à celui du canal. VNF ajoute que, faute de crédits, la mise au gabarit de 1 000 tonnes n'a jamais été effectuée.

Laurent LEVASSEUR demande si la rénovation du barrage de Beaulieu est prévue. VNF répond qu'elle est programmée pour 2015, indépendamment de la suite qui sera donnée au projet de mise à grand gabarit, car elle entre dans un plan pluriannuel de rénovation des barrages.

Bernard JAVELLE, habitant de Beaulieu, demande si les deux ponts actuels de Beaulieu seraient reconstruits dans les scénarios n°1, 2 et 3. Le maître d'ouvrage confirme qu'ils

seront bien reconstruits, mais pas en même temps pour qu'il y ait toujours un point de passage possible pour le trafic routier.

Monsieur Franck BIJON, riverain du port de Bray-sur-Seine pointe le développement de l'activité portuaire de cette commune et les nuisances associées (bruit principalement dus aux groupes électrogènes des péniches, poussières). Il demande si la construction d'un nouveau port est envisagée ailleurs.

Sur le même sujet, monsieur Dominique LAMOTTE s'inquiète du projet de mise à grand gabarit et de la perspective d'une augmentation du trafic sur la Seine, alors que le port est déjà saturé et que les grandes péniches ont des difficultés à tourner à Bray.

Monsieur PAPINUTTI indique qu'un déplacement du port juste en amont de Bray-sur-Seine est envisagé par son propriétaire, Ports de Paris, et que VNF est prêt à y travailler conjointement pour éviter toute expropriation. Il ajoute que le service apporté par VNF dans les ports ne se limite pas à la gestion de l'eau, mais aussi à la fourniture d'énergie, précisant qu'un plan existe pour équiper les ports en électricité d'ici 4 ans. Il reconnaît cependant que le trafic croît plus vite que la capacité de VNF à s'adapter.

## **V. Clôture de la réunion publique**

Monsieur Patrick LEGRAND souligne en conclusion l'effort collectif qu'a représenté cette réunion publique, qui a ouvert un large éventail de sujets, a conduit le maître d'ouvrage à prendre – « déjà » – des engagements, et a permis d'aborder un nouveau champ d'interrogation sur la prospective du transport fluvial.

Il annonce les deux prochaines réunions publiques, le 24 novembre à Sourdon et le 29 novembre à Gouaix.