



# Réunion publique « Transport fluvial » Paris, le 8 décembre 2011 Synthèse

Date : 8 décembre 2011

Durée : 2h30

Participants : 80 personnes

- I. Le débat public et ses grands principes – p 2
- II. Présentation du projet – p 2
- III. Echanges avec la salle – p 3
  - Les conséquences du projet sur l'environnement - p 3
  - Le projet et le rail - p 6
  - Le projet et le canal Seine Nord - p 6
  - Aménagements pour la pratique de loisirs nautiques - p 6
  - Les scénarios/ le périmètre géographique du projet - p 7
  - Le débat public- p 7

## La réunion en bref

Dans la péniche bien remplie, les interventions portent sur des thèmes variés, reflétant des préoccupations d'usagers à titres divers (bateliers, kayakistes, armateurs, ...), de défenseurs de l'environnement, de riverains, parisiens ou non, et d'experts.

## Déroulé

### 1. Le débat public et ses grands principes

Patrick Legrand présente le débat public. Il rappelle ses enjeux et ses différences avec une enquête publique ; le débat public intervient très en amont d'un projet. Le travail de la commission particulière (CPDP) est d'organiser ses modalités et de rendre compte en fin de débat de tous les arguments exprimés et non de donner un avis. Le débat public aboutit à un contrat social du maître d'ouvrage qui doit se prononcer publiquement sur ce qu'il a entendu et prendre des engagements.

Il rappelle que si certaines réunions affichent un thème (ce soir, « le transport fluvial ») « *en fait c'est la salle qui fait la problématique* ».

### 2. Le projet par VNF

VNF présente le projet, ses scénarios et ses enjeux à 3 voix en 30 minutes. (JB Maillard, H Lacourt, B Airaud). Le projet est replacé dans la nouvelle impulsion donnée au transport fluvial par le Grenelle de l'environnement (objectif affiché : multiplier par deux la part modal du transport fluvial et du fret ferroviaire d'ici 2025).

Les objectifs du projet sont d'aménager la liaison Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine pour que des bateaux plus grands puissent y naviguer, et ce afin d'augmenter la compétitivité du transport fluvial et donc celle des entreprises du bassin. VNF souligne que ce projet a été conçu en intégrant trois types d'enjeux: navigation, environnement, hydrologie ; les forts enjeux environnementaux de la plaine de la Bassée ont notamment été pris en compte.

### 3. Echanges avec la salle

#### 3.1. Les conséquences du projet sur l'environnement

##### 3.1.1 Un thème évoqué à plusieurs reprises dans les réunions précédentes resurgit : quelles sont les conséquences hydrauliques de la réalisation du projet ? En période de crue ? et de sécheresse ? « Quelle est la différence entre ce projet et celui des années 80, qui a été abandonné notamment parce qu'il engendrait des problèmes de flux ? »

VNF répond que la neutralité hydraulique est une contrainte qui a été intégrée à chaque scénario présenté et qu'aucun des scénarios n'aggrave les conditions de crue ou de sécheresse.

##### 1. Le projet et les crues : « le nouveau canal sera un accélérateur de flux, et donc engendrera un surplus de crues »

VNF : Pour faire face aux crues, le canal sera endigué (hauteur de 50 cm supérieure au niveau de 1910) et les portes des écluses seront très hautes.

Une discussion s'installe, la salle doute ; un batelier précise : « le canal n'augmentera pas le débit du fleuve ; on va diminuer le courant, c'est mieux ».

##### 2. Le projet et la sécheresse : les périodes de sécheresse vont aller en s'aggravant ; quelles conséquences pour le projet si la Seine perd son débit actuel ?

VNF souligne que le nouveau canal sera étanche, ce qui limitera ses besoins en eau, et que les études ont porté sur des moyennes d'étiage sur 100 ans. Les réservoirs de Seine Grands Lacs sont efficaces en cas de sécheresse.

Un intervenant de Seine Grands Lacs explique qu'en cette année 2011, année de sécheresse comparable à 2003, 1976 et 1921, les lacs réservoirs, remplis à 75 %, ont bien joué leur rôle : « la zone de crise n'a pas été atteinte et il n'y a pas eu de restriction de circulation sur la Seine. »

##### 3. Quelles différences par rapport au projet abandonné dans les années 80 ?

VNF : les scénarios présentés sont beaucoup plus respectueux des méandres actuels de la Seine ; « on s'est attachés à respecter la rivière ». Cette réponse est illustrée par la projection d'une carte comparative des projets.

##### 4. Quels impacts du projet sur les nappes et le captage d'eau ?

VNF : le projet n'a pas d'impact sur les captages, car il est en dehors des zones de protection, sauf pour un des scénarios pour le projet de captage au Sud de Noyon, et comme le projet implique de relever la ligne d'eau sur certains biefs, l'impact éventuel serait positif. Toutefois, en aval de Jaulnes, la nappe fluviale pourrait baisser de 2 à 3 cm.

« Il n'y aura pas d'impact en terme de pollution : les accidents en matière de transport fluvial sont rarissimes et les matériaux dangereux éventuellement transportés le sont dans des navires à double coque. »

5. « **Quel est l'impact du projet VNF sur celui de Grands lacs de Seine ?** »

Seul le scénario 5 impacterait un des espaces endigués du projet Seine Grand Lac (0,2% du volume total) et impliquerait le déplacement d'une station de pompage.

6. « **Est-il compatible avec le SDAGE (schéma directeur de la gestion de l'eau) ?** » L'Agence de l'eau a-t-elle été impliquée ?

### Apport du débat

VNF souligne que le comité de pilotage qui a supervisé l'élaboration des ces scénarios a approuvé le modèle hydraulique utilisé pour les études; l'Agence de l'eau Seine Normandie faisait partie de ce comité de pilotage. La salle ne se satisfaisant pas de ces réponses, le président Patrick Legrand propose que soit examinée lors d'une prochaine réunion de la Commission Nationale du Débat Public la possibilité de missionner un cabinet d'expertise indépendant pour analyser de façon neutre les modèles qui ont servi aux études hydrauliques. VNF accepte ce principe et la salle approuve cette avancée. La commission organisera au plus vite les modalités d'élaboration du cahier des charges pour sélectionner le cabinet missionné. Patrick Legrand propose aux personnes présentes intéressées de faire partie du groupe de travail qui va être mis en place. Il demande par ailleurs à VNF de mettre sur le site les comptes rendus des réunions du comité de pilotage disponibles.

### 3.1.2 Un thème revient 2 fois : quelles sont les conséquences de la réalisation éventuelle de l'ouvrage et de l'augmentation du trafic générée sur la Seine en aval ?

1. Une question est posée sur **l'augmentation de trafic dans la traversée de Paris** :
  - a. **Sera-t-elle compatible avec le trafic des bateaux de tourisme ?**
  - b. Cette augmentation de trafic aura-t-elle des conséquences esthétiques sur Paris ?
2. Une autre question est posée sur les **conséquences du projet sur la dégradation des berges dans le Val de Marne**

### Réponse de VNF

1. L'équipement permettrait d'optimiser le chargement des bateaux qui circuleront sur la Seine. « *Actuellement, les bateaux qui naviguent sur la petite Seine ne peuvent pas être chargés à 100 % de leur capacité* ». Les augmentations de tonnes transportées ne correspondent pas toutes à la circulation de nouveaux bateaux : elles se répartissent entre optimisation des chargements des bateaux circulant

déjà et d'éventuelles unités supplémentaires ; « on n'a pas calculé le nombre de bateaux supplémentaires ».

2. De même pour les berges : l'augmentation du batillage (érosion des berges due au passage de bateaux) ne serait pas proportionnelle à l'augmentation des tonnes transportées ; ce qui augmente le batillage, c'est plus la vitesse des bateaux que leur taille ou chargement. VNF peut de toute façon mettre en œuvre le cas échéant des solutions pour protéger les berges.
3. « A Paris, la part du trafic marchandise représente aujourd'hui 15 % du trafic. Son doublement ferait monter cette proportion à 30 %, augmentation absorbable sans problème. »
4. Le trafic des bateaux de tourisme est concentré sur des horaires et des périodes de l'année qui laissent des plages horaires disponibles pour le trafic marchandises.

Cette réponse est complétée par le représentant du comité national des armateurs fluviaux : « il n'y a pas de problème de cohabitation avec le transport touristique ni de congestion prévisible dans Paris. »

### 3.1.3 « Comment a été calculé le **bilan carbone** des différents scénarios ? Comment ont été comptabilisées les tonnes transportées ? »

Un professeur à l'École supérieure des Transports s'étonne des résultats publiés, les trouve peu optimistes et évoque un facteur 10 d'écart possible.....

#### Apport du débat

**Le bureau d'étude de VNF va vérifier et préciser sur le site du débat comment ces calculs ont été effectués. Patrick Legrand souligne que la transparence est de rigueur, quelque soit la nouvelle orientation éventuelle du résultat...**

### 3.1.4 « Quelles seraient les **conséquences du projet sur les espèces végétales et la biodiversité** ? »

VNF a pris en compte le respect de l'environnement. Des zones humides seraient recrées, certains méandres pourraient être reconnectés ; une valorisation écologique des remblais est prévue. Les impacts résiduels seront identifiés et les mesures de compensation à mettre en place seront vues avec les acteurs locaux.

### 3.2 Le projet et le rail :

Un thème déjà évoqué dans une réunion précédente revient : **quid de la validité du projet par rapport à une solution ferroviaire** ? Les deux modes ne sont-ils pas en concurrence ? *« De récentes études de l'Ademe ont montré que le train est plus compétitif que la voie d'eau. »*

VNF souligne que voie d'eau et fret ferroviaire sont plus complémentaires que concurrents, ce que confirme RFF, présent dans la salle. *« La voie de Flamboin à Montereau répond à des besoins uniquement locaux qui ne sauraient être satisfaits par la voie d'eau et son électrification ne remet pas en cause le projet VNF. »*

Patrick Legrand ne pense pas nécessaire de diligenter d'autres études sur ce thème.

### 3.3 Le projet et le canal Seine Nord

- **« Le projet est-il conditionné à la mise en service du canal Seine Nord ? Quel est le lien qui lie les deux ? »**

VNF : *« les deux projets peuvent se faire indépendamment, même si l'effet « réseau » du canal Seine Nord améliorerait la rentabilité de la liaison Bray/Nogent ». « 2017 est la date de mise en service prévue pour le canal Seine Nord, 2019 pour Bray/Nogent ».*

### 3.4 Aménagements pour la pratique de loisirs nautiques

- **VNF a-t-il prévu des aménagements pour les kayakistes ?**

#### 1 **Qu'advient-il du canal de Beaulieu si il n'est plus emprunté par les péniches ?**

*« Si le projet est réalisé selon un scénario où les péniches ne circuleront plus sur le canal de Beaulieu, quelle utilisation est prévue pour ce canal ? Son utilisation pour répondre aux besoins des kayakistes-est-elle envisagée ? »*

#### 2 **« VNF a-t-il prévu de prendre en charge des passes à canoë kayak ? »**

*« Les aménagements pour les kayacs seraient de faibles montants par rapport au montant total des investissements : un petit geste serait apprécié. »*

VNF : *« l'utilisation du canal de Beaulieu n'est pas encore décidée ». « La passe à poissons de Jaulnes sert aussi de passe à kayak ».* VNF s'est rapproché de la Fédération nationale de kayak pour discuter des futurs aménagements, par exemple au niveau de la boucle de la grande Bosse. Un participant demande de voir aussi ce sujet avec la communauté de communes de la Bassée.

### 3.5 Les scénarios/ le périmètre géographique du projet

- « Pourquoi envisager une plate forme portuaire à Villiers ? Quelle en serait l'utilité ? Elle générerait des nuisances, alors que déjà beaucoup de camions traversent les villages pour desservir le port de Bray. »

VNF : « ce projet n'est plus d'actualité ». Il a été évoqué en 2009, mais n'est plus envisagé (scénario 2).

- Plaidoyer du représentant des transporteurs fluviaux pour le scénario 3, qui permettrait aux acteurs français du transport fluvial de s'insérer dans le réseau européen et d'augmenter la compétitivité de notre flotte : « les infrastructures conditionnent les tailles des bateaux. » ; « Ne refaisons pas l'erreur du Canal du Nord construit à trop petit gabarit il y a cinquante ans. »
- VNF rappelle que les scénarios 1 et 2 impliqueraient une fermeture de 8 mois du canal de Beaulieu, et donc une interruption de la navigation et déclare être en faveur du scénario 3, du fait de sa VAN (valeur actualisée nette, qui quantifie la valeur que la collectivité retire du projet) près de dix fois supérieure au scénario 1.

Un débat s'engage dans la salle : « le TRI de 6,5 % du scénario 1 n'est pas si mauvais... » ; « ce n'est pas la peine de construire quelque chose inférieur au scénario 3, autant ne rien faire »...

- « Pourquoi s'arrêter à Nogent ? Pourquoi ne pas élargir la Seine plus en amont ? »

VNF répond que le gabarit de la Seine en amont de Nogent est encore plus petit, et que les deux ports de Nogent se développent et sont cohérents avec le projet.

### 3.6 Le débat public

- « A qui revient la décision finale ? Qu'est-ce qui pourrait faire que le projet soit revu à la baisse ou à la hausse ? »

L'objet du débat est de recueillir les attentes et préoccupations du public. Le conseil d'administration de VNF a trois mois après le compte rendu de la commission pour prendre une décision.

- « Peut-on imaginer que sous la pression d'associations/d'oppositions, le projet capote ? »

A ce stade, VNF, qui considère avoir bien pris en compte l'ampleur des enjeux écologiques de ce projet économiquement justifié, n'a pas l'impression que cette hypothèse soit dans la tonalité du débat.

- « Pourquoi deux débats ? »

Patrick Legrand explique que du fait de la présence de deux maîtres d'ouvrage, la tenue des deux débats « Petite Seine, grand gabarit » et « Crue Seine Bassée » était imposée par la loi. La



nomination d'un président et de membres de CPDP communs par la CNDP illustre bien la volonté de mener ces de manière concomitante. Par ailleurs plusieurs réunions publiques communes sont organisées.