

Réunis au sein d'un collectif informel de naturalistes, nous souhaitons apporter notre avis sur ce projet qui nous semble particulièrement dommageable vis-à-vis de l'environnement et peu pertinent dans le contexte économique actuel.

PETITE SEINE GRAND GABARIT

Ce projet, sous des couvertures de développement durable, est un projet faisant appel à des financements publics pour des usages privés afin de satisfaire des industriels ayant mal choisi leur implantation et conduisant, en plus des impacts liés au projet lui-même, à dégrader le secteur de la Bassée par l'extension de zones industrielles dans les zones naturelles inondables du secteur.

Le projet pose de nombreuses questions quant à ses objectifs, son usage (les mariniers ne semblent pas convaincus du gain du projet pour leur usage) mais surtout quant à ses réels impacts écologiques et surtout hydrologiques qui paraissent minimisés avec des promesses dont les garanties ne sont que dans la parole des promoteurs du projet, sans compter le lobbying concernant la gestion des ouvrages qui pourra exister quant à la possibilité de drainer les terres plus tôt en cas d'inondation.

Ce cahier d'acteur fait ressortir, suite à une analyse du dossier du maître d'ouvrage, les éléments qui nous paraissent les plus importants pour mettre en évidence les impacts et le manque de pertinence que ce projet pourrait avoir s'il voit le jour.

Au niveau du lit mineur

impact hydrologique

Le creusement du lit et son élargissement vont conduire à une accélération de la vitesse d'écoulement.

Le lit mineur va être profondément modifié et altéré par homogénéisation des fonds, des substrats et des berges, entraînant une uniformisation des habitats disponibles, et la modification de sa forme naturelle par l'élargissement du cours d'eau dans le but de faciliter les manœuvres et son approfondissement.

Est ce que la conservation du canal de Beaulieu en doublon est réellement nécessaire ? Ne devrait-il pas être réaménagé en zone humide en compensation ?

Quel impact sur la mobilité naturelle du fleuve ?

impact hydrogéologique

La déconnexion par endroit du canal et de la nappe nie les interrelations entre cette dernière et le cours d'eau, avec imperméabilisation du canal et pose de palplanches.

Le rabattement de la nappe sous le canal par son imperméabilisation provoquerait un cône de rabattement dans une zone très sensible (boisements alluviaux à Vigne sauvage et Vieille Seine).

impact écologique

En résumé le projet causera :

- des impacts irrémédiables sur le lit mineur de la rivière avec des impacts directs sur les populations piscicoles (voir étude du PIREN Seine) et les milieux riverains, avec notamment la destruction d'habitats, la déconnexion des zones potentielles de reproduction, l'altération des continuités écologiques (piscicole et sédimentaire, longitudinale et latérale) et l'homogénéisation des fonds ;
- des impacts sur la ripisylve et les écosystèmes rivulaires (au moins 12km sur 27km concernés par le projet) avec destruction ou perturbation des milieux existants ;

- des impacts sur le fond et la végétation aquatique avec une destruction potentielle ou effective d'individus d'espèces patrimoniales et de leurs habitats (par exemple : Mulettes et Planorbe naine dont l'unique station du bassin de la Seine est localisée en Bassée dans un secteur directement concerné par le projet) ;
- l'artificialisation des berges même si une végétalisation est prévue par endroits (le canal actuel, devait, lors de sa restauration, être réalisé avec des techniques végétales, mais, pour des raisons de coûts, a été réalisé en enrochement : *avec ce précédent, quel crédit donner aux engagements de VNF ?*). Cette végétalisation ne compensera pas la perte de l'écosystème rivulaire naturel ;
- sans bien sûr oublier les impacts indirects sur la biodiversité des zones humides du territoire, touchés notamment par les travaux. Quelles mesures seront prises ?
- des impacts complémentaires sur les écosystèmes présents dans les bras morts créés par les recoupements de méandres (cas du scénario n°5) avec une dégradation des milieux et leur comblement progressif ;
- lors des travaux, 600 000 à 3 millions de m³ de déblais vont être extraits par rectification, approfondissement du lit et création du nouveau canal : *comment le retrait de ces matériaux ne crée pas de rabattement de nappe ? Pourquoi ne pas les utiliser pour améliorer et diversifier les types de berges ? De quelle qualité sont ces matériaux de déblais (concentration en métaux lourds des vases non réutilisables pour un autre usage notamment dans les digues du projet de Seine Grand Lacs) ? Quelle valorisation des matériaux nobles (ce qui équivaut à exploiter l'équivalent d'une carrière) ? Quel devenir des vases issues du curage ?*

3 des dispositions du SDAGE Seine-Normandie applicables aux cours d'eau sont à retenir plus particulièrement :

- Disposition 49 : Restaurer, renaturer et aménager les milieux dégradés ou artificiels, en vue d'atteindre le bon état écologique
- Disposition 53 : Préserver les espaces de mobilité des cours d'eau
- Disposition 56 : Préserver les espaces à haute valeur patrimoniale et environnementale.

Le projet ne semble pas conforme à ces dispositions ni à celles du Programme De Mesures dont l'un des enjeux principaux est « La protection et la restauration de milieux aquatiques et de zones humides d'intérêt national ». De plus, ce projet concerne le cours de la Seine qui est un cours d'eau classé « à migrateurs » au titre de l'article R.432-6 prochainement remplacé par l'article L.217-14 du CE et s'intègre dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau et ses objectifs d'atteinte du bon état écologique pour 2015 (report de délai à 2027 pour la masse d'eau concernée) et du Plan National des Continuités.

Il est permis de s'interroger quand un service de l'Etat pense pouvoir s'affranchir des dispositions imposées par celui-ci dans le cadre de la mise en œuvre d'ouvrages modifiant profondément un cours d'eau en relatif bon état fonctionnel.

Quelle cohérence avec la directive cadre sur l'eau et notamment la dégradation de la qualité écologique de la masse d'eau ? Est ce que le projet ne va pas déclasser et retarder l'atteinte du bon état écologique sur ce cours d'eau ?

Les travaux de curage et surcreusement du lit mineur vont engendrer la disparition des habitats et probablement la mortalité d'espèces piscicoles remarquables telles que la Lamproie de planer (*Lampetra planeri*), la Loche de rivière (*Cobitis taenia*), le Chabot (*Cottus gobio*), et la Bouvière (*Rhodeus amarus*), inscrites à l'Annexe II de la Directive « Habitat, Faune, Flore » ou encore l'Anguille (*Anguilla anguilla*) qui fait l'objet d'un Plan National d'Action.

Comment est prise en compte dans le projet, la conformité à l'article L.432-3 du CE concernant le délit de destruction des frayères ou des zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ? En effet, le décret n°2008-283 du 25 mars 2008, un arrêté ministériel du 23 Avril 2008 et la circulaire « Inventaires Frayères » du 21/01/09 ont enclenché un travail national en vue d'encadrer les activités et travaux en cours d'eau susceptibles d'affecter les habitats de reproduction et de croissance. Cet outil vise à assurer la préservation des espèces piscicoles à forts enjeux patrimoniaux et à délimiter réglementairement les zones à protéger. Bien que ces délimitations ne soient pas encore arrêtées, il aurait été intéressant d'en faire apparaître la version à l'état de projet, afin d'apprécier les enjeux sur le secteur concerné par l'emprise du projet.

logique économique

Les investissements dans les travaux récents sur cette portion de la Seine auront été obsolètes si le projet se réalise : canal existant venant d'être refait... Ces travaux ont pourtant représenté des coûts élevés.

La dégradation du paysage qui va résulter du projet va à l'encontre de la biodiversité, du paysage mais aussi du tourisme vert et fluvial potentiel.

Le projet vise à améliorer des dessertes d'intérêts économiques privés pour lesquelles l'installation des entreprises s'est faite sans tenir compte de la desserte qui était déjà nécessaire. *Ainsi, pourquoi prolonger le canal pour un mauvais choix stratégique d'implantation d'entreprises (tri modal présent à Montereau) ?*

Les demandes de la navigation sont un plus fort tirant d'air (pont) et l'entretien des aménagements existants (le canal à grand gabarit actuel souffre d'un manque d'entretien conduisant à baisser la capacité de celui-ci). Aussi, il conviendrait que VNF entretienne ce qu'il a déjà à entretenir avant de se lancer dans un nouveau projet et montre, par ailleurs, ses capacités financières pour entretenir ce projet supplémentaire.

Le projet propose quelques pistes de valorisation touristique qui restent anecdotiques et « tarte à la crème » sans réelle propositions.

L'impact économique touche aussi la navigation de plaisance et la pratique du canoë, dans la mesure où la navigation sur ce type de canal enlève beaucoup de charme à ces pratiques.

Par ailleurs, le projet concurrence en partie le trafic ferroviaire, autre transport économe en CO₂ : ainsi les graphiques que l'on nous présente montrent une baisse de 10% du trafic routier mais également une baisse de 10% de la part du ferré.

D'autre part, la baisse de 900 camions par jour semble anecdotique au regard du trafic journalier existant en Ile-de-France. Enfin, il existe de nombreuses inconnues quant à la réelle fréquentation de ce canal en termes de nombre de bateaux.

Pourquoi ne pas réaliser des assemblages de barges à Montereau comme cela est fait avant et après Paris pour les convois 4000 tonnes ?

Aujourd'hui le trafic se justifie-t-il ? Il faut relativiser les chiffres avancés en tonnage annuel.

Les estimations de trafic sont basées sur des estimations idéales : or, on constate aujourd'hui une

crise des agro carburants (remis en cause par leurs impacts écologiques et leur rendement en CO₂ très moyens. Ainsi Didier Migaud, Premier président de la Cour des comptes, a présenté mardi dernier le nouveau rapport de la Cour qui épingle les biocarburants estimant le bilan agricole, écologique et énergétique mitigé), des difficultés de certaines entreprises (cas de la cartonnerie) et une maximisation de l'activité de granulats qui doit, à terme, disparaître pour ce qui concerne l'alluvionnaire en lit majeur et dont les ressources sont limitées, conduisant à une orientation vers le massif et le recyclage. Cette dernière activité sera devenue presque anecdotique en termes de tonnage au moment de la mise en service du canal. En outre, ce projet arrive au moment de la perte du triple A devant entraîner une réduction des dépenses publiques.

Les scénarios économiques semblent donc surestimés.

Le rapport de 1 euro investi pour 2 euros rapportés ne peut être recevable. En effet, personne ne nous dit en combien de temps l'Etat et les collectivités rentreront dans leur frais. Aussi, les marinières transportant plus mais pour un coup moindre ne seront pas gagnants. Ce projet n'a donc d'intérêt que pour les entreprises privées qui utiliseront ce canal. Les impacts environnementaux devront, quant à eux, être compensés par les collectivités.

Enfin, ce projet ne satisfait pas les marinières qui en demandent plus (pas assez de tirant d'eau, de tirant d'air et solution d'alternat ne leur convenant pas). Aussi, faut-il investir pour un projet qui ne leur donnera pas un outil de travail satisfaisant et qui serait par ailleurs trop dommageable pour l'environnement ? La balance des coûts/bénéfices est-elle réellement équilibrée à une époque où la notion de préjudice environnemental, et de coût écologique, doit être mise en balance avec la nécessité industrielle et l'apport économique réel d'un tel projet ? La notion de services rendus par les milieux naturels, au titre de la préservation contre les crues, par expansion, de protection des nappes et des captages d'eau potable n'est pas intégrée dans le projet.

Est ce que VNF aura les moyens d'entretenir ce canal ? Il semble que beaucoup d'usagers de la voie d'eau réclament non pas un nouveau canal mais un entretien des infrastructures existantes (écluses ne permettant pas le passage au gabarit annoncé, période de chômage à de mauvaises périodes, pont manquant de tirant d'air...). Ne faut il pas que VNF ne construise que ce qu'il est capable d'entretenir ? Sans parler des futurs investissements liés à la restauration des continuités écologiques sur les barrages existants. En effet, VNF a d'ores-et-déjà demandé des reports de délais quant à la mise en conformité de ses ouvrages hydrauliques établis sur l'axe Seine. Est-ce tolérable d'investir de telles sommes au détriment du respect des réglementations européennes et nationales ?

mesures « compensatoires »

L'aménagement des boucles proposé n'est pas cohérent avec l'hydromorphologie : berges en pentes douces. Or, les berges dans un méandre sont à pente très verticale dans la partie convexe et en pente très douce en partie concave. Les deux ont un intérêt écologique.

Par ailleurs, la réduction de la section du lit mineur du canal aval qui, au dire de VNF, est surdimensionné, serait intéressante et pourrait constituer une mesure compensatoire.

Quelle garantie sur le futur règlement d'eau lorsque les agriculteurs demanderont la baisse des niveaux d'eau ? On verra alors que le fait que les inondations soient artificialisées, avec la possibilité de s'en défaire, augmentera la pression des lobbies pour modifier ce règlement dans les années à venir après le projet. L'artificialisation de processus naturels les rend en effet plus

sensibles au lobbying. Malgré tous les engagements possibles et les bonnes volontés écologiques de certains aménageurs, dans la conscience publique, et par conséquent trop souvent dans les faits, l'intérêt économique, même s'il n'est pas vital ou réellement nécessaire, passe toujours avant l'intérêt écologique. Ainsi toute mesure compensatoire proposée reste à relativiser en rapport avec les éventuelles pressions humaines qu'elle pourrait subir. C'est très fortement le cas pour les inondations qui, à partir du moment où l'homme a le pouvoir d'agir sur elles, ne seront plus dépendantes que de la décision de quelques personnes dont les intérêts parfois personnels vaudront bien plus que l'intérêt écologique.

Au niveau du lit majeur

impact hydraulique

Le dossier et les présentations lors du débat public révèlent l'absence d'étude du fonctionnement du réseau de noues et notamment de la noue d'Hermé en plein cœur de la réserve naturelle nationale servant entre autres de zones de débordement en période de crue, à laquelle s'ajoute le manque de détail des études globales.

impact hydrogéologique

L'absence d'études pointues sur les impacts malgré une prétendue neutralité hydraulique est également regrettable.

La carte présentée pour le scénario 3 montre toutefois un impact de 5 cm sur les niveaux des crues dans la réserve naturelle de la Bassée. Or, ces milieux naturels sont très vulnérables notamment du fait des nombreuses perturbations hydrauliques des dernières décennies. Aussi, un impact de 5 cm peut perturber de nombreux écosystèmes provoquant leur modification irrémédiable, voire leur disparition.

L'étude ne prend pas en compte l'ensemble des études hydrogéologiques de la zone. Or le modèle hydrogéologique semble complexe ; aussi, annoncer une neutralité écologique dans ces conditions paraît aberrant.

La modification de l'écoulement des eaux, notamment par l'imperméabilisation de certaines berges de la Seine, bloquera les échanges naturels Seine / nappe.

Quels sont les marges d'erreurs sur les modèles hydrogéologiques ? Car quelques centimètres d'erreur peuvent être dramatiques pour certaines espèces.

impact écologique

Globalement :

- des impacts sur le lit majeur par limitation des crues : le creusement du canal risque de modifier, voire de supprimer les crues ce qui risque de provoquer une mutation des territoires, et notamment de permettre une intensification de l'agriculture sur certaines terres aujourd'hui inondables. Une suppression des crues en amont provoquerait une augmentation du pic de crue sur l'aval comme cela s'est vu pour le canal aval existant. A noter que la biodiversité remarquable est, pour beaucoup, associée à des crues dynamiques permettant leur maintien et notamment le maintien d'espèces pionnières.

- des impacts sur la nappe par rabattement lors du recreusement du chenal : le creusement du canal ne sera pas sans impact sur le niveau de la nappe alluviale qu'il contribuera à drainer. Or cette nappe représente d'importants enjeux pour l'alimentation en eau potable de la population d'Ile de France.

Le rabattement prévu sous le canal au niveau de son aval aura des effets dramatiques : comme tout rabattement, un cône de rabattement va se créer. Or, il s'agit d'une zone présentant des boisements alluviaux à forte valeur écologique mais également où se trouve la vieille Seine, milieu

écologiquement remarquable. Le rabattement de la nappe à l'aval de l'écluse de Jaulnes conduira à un drainage de celle-ci au droit de cette zone pouvant impacter directement la réserve naturelle, ainsi que la frayère artificielle, constituant une mesure compensatoire de la précédente phase de mise au grand gabarit, et financée par VNF.

- des impacts consécutifs (dommages collatéraux) sur le territoire (voir la partie sur le lit majeur et celle sur le territoire)
- l'altération de la zone humide et des crues aura une répercussion sur la qualité de l'eau (voir les fonctions économiques des zones humides et les études du Piren Seine)
- des impacts sur le fonctionnement de certains types de sols sensibles (sols tourbeux et pseudogleys) et sur les associations végétales qu'ils abritent
- des problèmes de remise en suspension de polluants contenus dans les sédiments
- des impacts sur la forêt alluviale notamment celle bordant le tracé et qui pourrait pâtir de l'imperméabilisation de certaines berges et des travaux.

Le projet 2500 tonnes est présenté comme celui ayant les impacts les plus mesurés et donc le meilleur compromis. Or, il est pourtant plus destructeur que le projet 1 notamment par une plus forte atteinte à la ripisylve, un recreusement plus important du lit, la nécessité d'un nouveau canal et les dommages que celui-ci pourrait avoir sur la forêt alluviale bordant cette zone.

Il faut noter les spécificités des espèces : par exemple la Vigne sauvage, très présente dans la zone de travaux et qui constitue l'une des plus grosses stations françaises voire européennes est directement menacée. On sait déjà que sa reproduction est altérée du fait de l'absence de crues décapantes, mais des drainages de la nappe par rabattement ou par impact sur les crues pourraient accélérer la disparition de ce patrimoine remarquable. Il en est de même pour l'*Orchis palustris*, seule station d'Ile-de-France, plante à éclipse, n'apparaissant que lors d'inondations tardives, ou *Viola pumila* très localisée ou encore *Gratiola officinalis*, dont les conditions stationnelles sont directement liées à l'hydromorphie de leur substrat particulier. Concernant les mollusques, les espèces de *Vertigo*, pour ne citer qu'elles, sont très dépendantes du niveau de la nappe et une variation, même de quelques cm en moyenne sur l'année, est susceptible d'entraîner leur disparition. 5 cm de moins sur ce secteur ou une altération supplémentaire des processus de crues pourraient ainsi conduire à leur disparition pure et simple.

Aussi, il est indispensable que la réflexion sur l'impact du projet prenne en compte l'ensemble du territoire de la Bassée, (le lit majeur, et les milieux naturels humides au droit du projet) afin d'étudier précisément les impacts hydrologiques et hydrogéologiques sur ces milieux et que la biodiversité fasse l'objet d'inventaires afin d'évaluer les impacts potentiels.

Le projet est inacceptable sans qu'il y ait des études hydraulique et hydrogéologique fines sur le secteur de la réserve naturelle et également sur l'ensemble des milieux remarquables qui risquent d'être touchés par le projet, avec une bibliographie scientifique conséquente sur toutes les espèces de zone humide (végétales et animales) qui pourraient être touchées et leur tolérance à ce bouleversement.

Il faut une importante précision de l'étude avec indication du taux d'erreur.

Le canal et ses effets potentiels sur la zone humide vont à l'encontre du projet des grands lacs de Seine et de l'objectif du Grenelle de l'Environnement, qui est de protéger 20000 ha de zones humides avant 2015. Enfin, le canal n'est pas compatible avec les zones Natura 2000 notamment la

ZSC dont les milieux dépendent directement des inondations.

Quel état de référence prendra-t-on pour tous les projets à venir dont le développement aura été permis par ce canal ? Pourquoi ne pas imposer que l'état de référence futur soit l'état actuel avant projet et qu'il soit mesuré les impacts cumulés suite à sa réalisation, sur une zone élargie entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine ?

Impact induit

Le développement de la zone industrielle sur Nogent sur Seine : ces impacts sont d'ores et déjà présents puisque les usines construites sur la zone actuelle ont été établies en vue du canal (en tout cas ils en sont demandeurs), ce qui se confirme au vu du port actuellement réalisé. Ces ensembles ont été réalisés sur des zones humides présentant des espèces remarquables mais les études ont chacune ignoré l'impact précédent créant un impact cumulé important. Le canal constitue donc un impact cumulé de ces réalisations.

A cela, il faut ajouter les entreprises qui vont s'installer du fait de la création du canal, et les autres ports et installations nécessaires.

Les risques de pollutions sont également supérieurs : plus de bateaux, plus de dégazages sauvages déjà fortement présents sur les ports, plus de trafic de pétroliers avec SAIPOL, augmentant la probabilité d'accidents avec un plus grand contenu au niveau des zones difficiles comme le pont du Port Montain qui se trouve immédiatement à l'amont de captages d'eau potable qui vont alimenter une bonne partie de l'Est seine-et-marnais. Les risques de pollution du milieu aquatique seront donc encore accrus. *Quid de la circulation des polluants en cas d'accident ?*

logique économique

Le projet entraînera un risque de développement de l'urbanisation et/ou d'agriculture intensive dans des secteurs qui ne seraient plus inondables.

Au niveau du territoire

impact écologique

Le projet entraînera également des impacts sur les secteurs situés en aval notamment par l'augmentation des pics de crue et la baisse de l'effet épuratoire de la zone humide.

impacts cumulés

Il entraînera également la nécessité d'exploiter de nouvelles carrières : de sables et graviers pour les réalisations en béton comme les nouveaux ponts, écluses... ; d'argile, nécessaire à l'étanchéification du canal. Cette dépendance créera des impacts cumulés importants.

L'augmentation du trafic fluvial prévue entraînera une augmentation du batillage et la dégradation des berges, une augmentation des risques de pollution...

La relocalisation et le développement du port de Bray, l'extension du port de Nogent seront sources de nouvelles nuisances induites.

L'attractivité du canal et des ports va augmenter le trafic routier vers ces zones pour charger, générant un surcroît de véhicules sur ces secteurs.

La mise à grand gabarit se justifie-t-elle sans modification des infrastructures portuaires qui seront alors autant d'impacts induits ?

logique économique

Le réel intérêt économique et surtout l'intérêt public du projet restent à démontrer.

Le projet condamne la commune de Bray, déjà en difficulté depuis la fermeture de la sucrerie ; les

activités se trouvant à Nogent, et créé des impacts en Seine-et-Marne pour un profit et un développement dans l'Aube. Le canal a son intérêt pour desservir un port contrairement à l'arrêt actuel du canal à la Grande Bosse. Desservir donc Bray paraît judicieux d'autant que Bray dispose de friches industrielles telles que la sucrerie et nécessite d'être redynamisé. Seul le scénario 1 paraît donc cohérent et le meilleur compromis écologique.

Montereau dispose de place sur sa ZI, pourquoi ne pas en profiter vu que le trimodal y existe déjà pour développer cette zone industrielle ?

Si le projet aboutit, faut-il envisager une potentielle poursuite du trafic vers Troyes avec de nouveaux aménagements ?

Quid des impacts cumulés des aménagements de la zone industrielle de Nogent sur Seine ?

Le ferré, sur la ligne Nogent-Paris ou sur la ligne Flamboin-Gouaix même limité en termes de trafic à 4 allers retours par jour semble plus pertinent. Il est comparé un bateau à 63 wagons. Or, un train peut emmener 50 wagons et 1000 tonnes et ce à une vitesse de 80km/h ce qui est largement plus rapide qu'un bateau. Ainsi, 4 allers retours par jour seraient plus performants que le trafic bateau en limitant considérablement les enjeux environnementaux entraînés par le canal. Par ailleurs, il y a actuellement des recherches pour massifier le transport ferré, avec déjà des transports jusqu'à 2400 tonnes et des projets jusqu'à 4400 tonnes.

Les potentialités ferroviaires et les interrelations avec le canal qui pourraient potentiellement réduire les aménagements afin que les deux modes soient complémentaires devraient donc être mieux approfondies.

Par ailleurs, parle t'on de poids net ou de poids brut lorsqu'on évoque les estimations de trafic ?

mesures « compensatoires »

Plutôt que de chercher à avoir un impact nul ne faudrait-il pas plutôt chercher à avoir un impact hydrologique positif et plus important en augmentant les crues de façon à stocker plus d'eau (autant qu'auparavant) et ainsi de compléter le projet de Seine Grands Lacs ?

En compensation, pourquoi n'est-il pas proposé une modification du règlement d'eau aval de façon à augmenter la ligne d'eau sur les biefs de la Grande Bosse et de Marolles-sur-Seine afin de réinonder naturellement certains secteurs tel qu'il est envisagé sur le nouveau projet ?

Il est nécessaire de prendre en compte les services écosystémiques actuellement rendus par les zones humides, notamment les ripisylves, afin d'évaluer la perte qu'il faudra compenser en infrastructures coûteuses : voir l'exemple de l'aval dont l'actuel canal rend nécessaire la construction des casiers de Seine Grands Lacs pour écrêter les crues, sans compter la disparition de l'épuration naturelle de l'eau, le soutien d'étiage.

Des mesures compensatoires importantes sont nécessaires au cas où le projet se réalise, notamment sur les boucles rescindées suite aux précédents travaux et sur des acquisitions ou rétrocessions de terrains en amont de Bray et au delà de Nogent.

Il faut donc que ce projet, s'il se fait, intègre la restauration écologique des délaissés de la Seine en aval, notamment en assurant leur reconnexion pour limiter leur envasement. Par la suite, il faut garantir la rétrocession de leur gestion en tant qu'espace naturel à une collectivité.

Il faut un engagement fort et des garanties pour que la gestion des ouvrages ne soit pas à la main

de lobbies en cas de réalisation.

Ne faudrait-il pas investir ces millions dans une recherche permettant de transporter plus en consommant moins d'énergie et en s'adaptant à des cours d'eau naturels ?

Ne vaudrait-il pas mieux investir ces millions dans le déménagement de ces usines mal implantées en les plaçant là où le transport tri-modal existe plutôt que de créer ce canal et ses impacts qui coûteront à la collectivité ?

Plutôt que massifier le transport ne faut-il pas plutôt limiter les déplacements ?

Conclusion

Il y a aujourd'hui trop d'inconnues sur les impacts que ce projet pourrait avoir sur des milieux complexes que les sciences écologiques n'ont pas fini d'étudier.

Le principe de précaution sur la préservation de ces milieux reconnus aujourd'hui pour leur valeur écologique mais également économique en termes de stockage et d'épuration de l'eau, nécessite de ne pas accepter ce projet. D'autant qu'il aura des impacts induits importants sur la vallée et notamment plus en amont par la poursuite du développement de zones industrielles aux dépens de la zone humide alors que le projet de réserve naturelle nationale de cette partie de la Bassée n'avance pas.

Les signataires :

Klaire Houeix, Liza Lisiecki, Catherine Longuet, Marion Laprun, Ivan Lisiecki, Jean-Marc Lustrat, Pierre Rivallin, Sylvestre Plancke, Christophe Parisot

contact : christophe_parisot@club.fr