

L'étude de faisabilité réalisée par le cabinet CTS, mandaté par Ports de Paris, confirme l'intérêt économique du développement d'une nouvelle plate-forme portuaire fluviale. Cet intérêt se manifeste dans l'hypothèse de la mise en grand gabarit de la Seine entre le barrage de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine, et compte tenu de l'accroissement des échanges de marchandises avec le bassin parisien, les ports du Havre, de Rouen et le nord de l'Europe (avec la réalisation du Canal Seine Nord Europe). Son avantage est aussi de lutter contre les nuisances par la réduction du nombre de camions sur les routes.

Cette étude a envisagé cinq sites d'implantation de cette plate-forme entre l'écluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine. Au vu des servitudes, de l'impératif de protection du milieu naturel, des risques naturels et technologiques, de l'interaction avec les éventuelles zones d'activités économiques existantes, de la mise au grand gabarit et des dessertes possibles, l'étude a identifié le site de Jaulnes (Choyau) comme le plus favorable. Mais l'aménagement, à Jaulnes, d'un nouveau port passe par une modification des documents d'urbanisme et en particulier du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France.

L'attractivité de ce territoire pour de nouveaux habitants et surtout pour des entreprises de hautes technologies, est également contrariée par l'absence d'Internet à très haut débit. La mise en place prioritaire du réseau de fibre optique est aussi une exigence.

Enfin, le désenclavement local suppose de conforter les axes routiers Nord-Sud de l'Est de la Seine-et-Marne. A ce titre, l'ouverture d'un double échangeur sur l'autoroute A5, à la hauteur de Serbonnes est primordiale.

• La contribution du Grand Gabarit au projet de territoire Bassée Montois

Les élus locaux se déclarent attachés à la mise en œuvre du projet de territoire Bassée Montois, axé vers le développement économique et touristique, ainsi que vers l'offre d'emplois et de services pour ses habitants.

L'axe économique du projet de territoire procède de la création d'une zone d'activité économique, mais aussi d'un hôtel ou d'une pépinière d'entreprises. Le port de Jaulnes (Choyau) ne peut que renforcer l'attractivité de la zone d'activité économique contiguë, actuellement en cours d'aménagement, à l'égard des entreprises susceptibles de s'implanter.



Il ressort donc de ce cahier d'acteurs que les Maires des Communes concernées, les Présidents des Communautés de Communes et les Conseillers généraux de la Bassée et du Montois sont favorables au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre le barrage de la Grande Bosse, Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Ce projet, nécessaire au développement du transport fluvial, doit impérativement prendre en compte l'implantation et la réalisation du port de Jaulnes (Choyau), important pour le développement de l'économie du territoire Bassée Montois.



TERRITOIRE BASSEE MONTOIS

Le territoire Bassée Montois, comprend 42 communes et rassemble 22 513 habitants. Depuis la création du «Pays Bassée Montois» premier Pays d'Île-de-France, les Communautés de Communes de la Bassée et du Montois ont appris à travailler ensemble. Cette histoire commune a permis à ces deux territoires de s'ancrer dans une démarche collaborative qui s'est concrétisée par la rédaction d'un même projet de territoire et la signature d'un Contrat départemental de développement durable. Elle va prochainement déboucher sur la fusion des deux intercommunalités. Outre le développement économique, touristique et l'aménagement du territoire, elles sont compétentes en matière de Protection et de mise en valeur de l'environnement ; de construction, d'entretien et de fonctionnement d'équipements culturels, sportifs et d'enseignements socio-éducatifs ; d'action sociale.

Le territoire Bassée Montois se situe à une centaine de kilomètres de Paris, au sud-est de la Seine-et-Marne, en limite des départements de l'Aube et de l'Yonne.

Compte tenu de la croissance démographique qu'il connaît et de son contexte essentiellement rural, les besoins en services y sont majeurs.

Le chômage étant important, les intercommunalités souhaitent œuvrer pour l'emploi à travers le développement économique. L'activité économique est actuellement dominée par des exploitations agricoles et forestières. L'activité économique liée à l'exploitation des granulats y est également très présente. Ces exploitations peuvent être valorisées dans le cadre du projet de territoire.

La Seine et le rayonnement historique de Provins représentent des atouts pour faire du secteur une destination éco-touristique. Il convient de vendre aux touristes, à la fois une immersion naturelle (réserve naturelle, sites Natura 2000, bras morts de la Seine), des loisirs de plein air (randonnée, baignade, chasse, pêche), une découverte du patrimoine culturel local (monuments, musée) ainsi que des hébergements de qualité.

La Seine est doublement un élément majeur pour ce territoire, puisqu'elle est également en mesure de permettre l'essor du transport fluvial et la commercialisation des ressources locales.

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre l'écluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine fait l'objet, dans la période du 2 novembre 2011 au 17 février 2012, de plusieurs réunions du débat public. A cette occasion, le collectif, réunissant les Maires des Communes concernées, les Présidents des Communautés de Communes et les Conseillers généraux des Cantons de Bray-sur-Seine et Donnemarie-Dontilly, a souhaité émettre une contribution écrite collective, en l'occurrence un « cahier d'acteurs », retraçant le ressenti de ses représentants. Il se déclare favorable à la réalisation du projet de la Seine à grand gabarit, mais pas dans n'importe quelles conditions : avec davantage de clarifications, une réduction maximale des nuisances, l'utilisation préférentielle des ressources locales et des mesures complémentaires pour asseoir les retombées du transport fluvial et du développement économique sur le secteur.

Clarifier les solutions techniques retenues

Le projet comporte des imprécisions. La pertinence des contributions du public passe donc par une clarification rapide de la part du maître d'ouvrage.

Les représentants des Communes traversées considèrent le gabarit de 2500 tonnes comme un maximum pour le secteur. Ils s'y déclarent favorables si toutefois sa réalisation s'opère en respectant un certain nombre de conditions :

- Une évaluation précise des conséquences du projet sur l'environnement, sur les zones humides (voir, à cet égard, le cahier d'acteurs de la réserve naturelle).
- Une évaluation précise des impacts, pendant les travaux, sur la réserve naturelle, les noues, les zones humides;
- Le respect des méandres naturels actuels de la Seine dans la zone concernée ;
- L'utilisation des casiers existants (SEDA) entre Nogent-sur-Seine et Villers-sur-Seine ;
- La protection des berges et le renforcement des rives non pas par des palplanches, mais par le système utilisé au Vezoult, lors de l'élargissement de la Seine. Actuellement les berges subissent des détériorations extrêmement importantes avec seulement des péniches de 1000 tonnes. Nul besoin est d'imaginer celles engendrées par des péniches de 2500 tonnes ;
- La vieille Seine et les noues doivent continuer à se jeter dans la Grande Seine.
- les noues et les rus non domaniaux doivent être conservés pour préserver le maintien des zones humides ;
- Obtenir des garanties quant à la neutralité hydraulique du Projet et une confirmation du niveau moyen de la nouvelle Seine par rapport au niveau moyen actuel. Le flou subsiste, par exemple, à propos de la modification du niveau global de Seine (de combien ?), de l'érosion des berges qui pourrait en résulter, ou encore de l'impact du grand gabarit sur la vitesse de propagation des crues.
- La création d'ouvrages permettant de réguler le niveau des zones humides : Dans la réserve naturelle, sur le territoire de Grisy, se trouvent le trou de l'épine et une mare classée. Ces deux sites ont été asséchés accidentellement lors de la mise en chômage de la Seine en 2011.

A l'inverse, les élus locaux se prononcent pour le rejet total du scénario N°5 de 4000 tonnes qu'ils jugent irrationnel et irréaliste, avec de nombreuses conséquences négatives sur l'environnement. En outre, il conduirait à une augmentation considérable du débit de la Seine, un risque augmenté de crues, une détérioration importante du territoire de la Commune de Grisy avec la coupure de la boucle et des conséquences non mesurées sur l'environnement et les zones humides.



Mare de Grisy

Limiter au maximum les nuisances

Il est souhaité que le projet soit attentif à limiter au maximum les nuisances induites par les travaux. Toutes les dégradations des voiries devront être prises en compte et déboucher sur une remise en état.

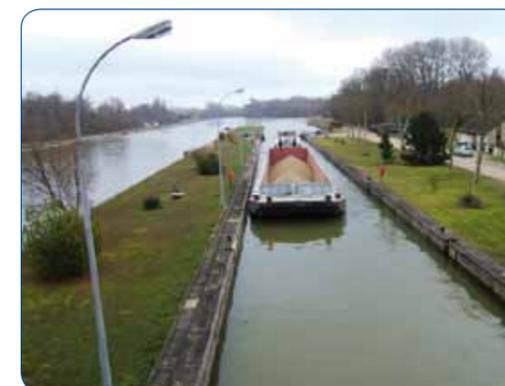
L'utilisation préférentielle des ressources locales

Si durant la durée des travaux, le projet va générer des nuisances, il y a lieu aussi de considérer que le secteur est économiquement défavorisé. Il convient, en contrepartie, que les travaux profitent à l'économie des deux cantons. Pour ce faire, la main d'œuvre et les entreprises locales sont à solliciter en priorité.

Asseoir les retombées du transport fluvial sur le secteur

• Un projet indissociable du désenclavement du territoire

La mise à grand gabarit poursuit des objectifs de développement durable, de progression de l'exploitation et du transport des ressources notamment locales (agro-industrielles, granulats, conteneurisation). Ce projet doit prendre la mesure de ces enjeux économiques et environnementaux en œuvrant pour le désenclavement local.



Le projet s'affiche au service du développement du transport fluvial.

C'est pour apporter un bénéfice au territoire Bassée-Montois, que la mise à grand gabarit de la Seine entre le barrage de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine doit être associée à la réalisation d'un nouveau port conçu en adéquation avec la nature du fret existant et à venir.

Le port actuel de Bray-sur-Seine est en limite de saturation. Son implantation en centre-ville ne permet, ni son développement, ni celui d'activités fluviales sur le secteur (saturation des accès routiers, nuisances de traversée de la ville, difficultés d'implantation de superstructures de stockage ou de traitement,...).