



## Réponse au cahier d'acteur N°7 : Communauté de Communes des Deux Fleuves

### 1. Financement : quelles communes seraient impactées par l'instauration d'une redevance pour service rendu ? Quel est le montant prévisionnel de la taxe

La répartition exacte du financement du projet d'aménagement de la Bassée n'est à ce jour pas arrêtée. Les grands principes de financement de l'investissement pourraient être une participation de l'Etat, de la Région Ile-de-France, de l'Europe et de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie (cette dernière ne financerait que les investissements relatifs à l'objectif environnemental du projet) en plus du financement propre par l'EPTB Seine Grands Lacs via ses membres. Des solutions faisant également appel aux parties prenantes intéressées par la réalisation de l'ouvrage (opérateurs de réseaux par exemple) pourraient également être étudiées.

La mise en place d'une redevance pour service rendu pour financer l'exploitation du projet est par ailleurs effectivement envisagée, suivant le modèle déjà utilisé par l'EPTB Oise-Aisne. Celle-ci pourrait être prélevée auprès des communes bénéficiant, en période de fortes crues, de la réduction du niveau d'eau de la Seine à l'aval du site de la Bassée. Cela concernerait toutes les communes riveraines de la Seine, à partir de Montereau-Fault-Yonne jusqu'à la confluence entre la Seine et l'Oise, soit 150 communes environ. Les communes de la plaine de la Bassée ne seraient donc pas concernées par cette redevance.

Le bénéfice en termes de réduction du niveau d'eau n'étant pas proportionnel aux capacités de financement des différentes communes, des hypothèses de mutualisation de la redevance seraient envisagées. Les critères de répartition pourraient par exemple être la superficie inondée, l'efficacité hydraulique de l'ouvrage au niveau de la commune, la densité de population, la richesse fiscale... Les efforts propres faits par chaque commune pour gérer le risque inondation (actions de renforcement des protections locales, de réduction de la vulnérabilité...) pourraient également être pris en compte dans le calcul de la redevance.

Cette mutualisation permettrait ainsi aux communes qui disposent de davantage de moyens de contribuer à l'amélioration de la protection de communes moins bien dotées financièrement, mais tout autant concernées par le risque inondation.

Dans tous les cas, le financement du projet ne serait arrêté qu'à la condition que le projet s'inscrive dans une programmation globale telle qu'un PAPI (Plan d'Actions de Prévention des Inondations), un plan global de gestion du risque inondation en Ile-de-France ou une nouvelle génération du Plan Seine.

## **2. La neutralité hydraulique du projet VNF pour le projet d'aménagement de la Bassée doit être démontrée de manière plus explicite et plus précise**

Un comité de coordination des deux projets sur le territoire de la Bassée portés respectivement par VNF et l'EPTB Seine Grands Lacs a été mis en place par l'Etat en 2009 et piloté par le préfet coordonateur de bassin. Un principe clé énoncé par ce comité est l'absolue nécessité de neutralité hydraulique du projet VNF à Bray-sur-Seine, et plus précisément au barrage de la Grande Bosse, de manière à ne pas aggraver les crues à l'aval d'une part, et risquer de compromettre l'efficacité du projet d'aménagement de la Bassée d'autre part.

A partir de scénarios bruts, VNF a défini ainsi des scénarios révisés permettant d'obtenir un impact très faible au barrage de la Grande Bosse : quels que soient les scénarios envisagés, les conclusions de VNF sont qu'aucune déformation notable des hydrogrammes de crue, ni d'accélération ou augmentation des pointes de crues significatives ne sont enregistrés. Ces données de sortie du modèle hydraulique de VNF ont ensuite été prises en compte comme données d'entrée du modèle hydraulique de l'EPTB Seine Grands Lacs.

Les tests ont porté sur deux configurations ; scénario sans projet d'aménagement de la Bassée, pour tester la neutralité hydraulique du projet VNF jusqu'à Paris, et scénario avec le projet d'aménagement de la Bassée, pour tester l'éventuel impact du projet VNF sur l'efficacité de l'aménagement de la Bassée jusqu'à Paris. Dans les deux cas, et pour tous les scénarios d'aménagement de VNF testés, l'impact du projet VNF resterait inférieur au centimètre.

L'expertise hydraulique ayant débuté le 1<sup>er</sup> février sur demande de la Commission particulière du débat public, et qui se déroulera jusqu'au mois de juin permettra d'évaluer la modélisation et les résultats hydrauliques des deux maîtres d'ouvrage, et de confirmer ou d'infirmer les conclusions de neutralité hydraulique du projet VNF.

### **3. L'impact de l'aménagement de ces casiers pour limiter les dégâts d'une crue supérieure à celle de 1910 n'est pas démontré**

Une crue plus importante que celle de 1910 est un phénomène qui pourrait en effet se produire dans le futur. A Paris, la hauteur d'eau maximale de 8,62 m de la crue de 1910 à l'échelle du pont d'Austerlitz fut dépassée en 1658, avec une hauteur d'environ 8,96 m. Cette crue étant ancienne et donc peu documentée, elle n'a pas été retenue comme référence des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC). Dans un passé récent en Europe, les PHEC du Danube ont été largement dépassées en août 2002, et celles de l'Oder et de la Vistule en mai 2010.

Dans le cadre de « l'étude pour l'optimisation de l'ouvrage de la Bassée », étude hydraulique réalisée par le bureau d'études Hydratec en 2011 et disponible sur le site Internet du débat public, des événements synthétiques de crues extrêmes, c'est-à-dire de crues non historiques construites d'après des principes statistiques, ont été étudiées. L'efficacité de l'ouvrage sur ce type de crues caractérisées par des périodes de retour allant de 50 à 200 ans a été évaluée. Elle reste tout à fait intéressante à partir du moment où l'ouvrage est géré en mode adaptatif, c'est-à-dire lorsque les prévisions de débit à horizon de 4 jours à Montereau-Fault-Yonne sont actualisées très régulièrement pour adapter le pompage à l'évolution des débits en temps réel.

### **4. Le projet comporte de nombreuses contraintes pour son territoire, notamment en termes :**

- **D'impact paysager des digues**

Les talus-digues qui sont prévus pour délimiter les aires de stockage de l'ouvrage de la Bassée sont des ouvrages dont l'intégration au paysage a été pensée très en amont du projet. La hauteur des digues serait faible et varierait entre moins d'un mètre et 4,70 m selon la topographie (à comparer avec des digues de hauteur pouvant atteindre 20 à 25 mètres sur les autres ouvrages gérés par l'EPTB Seine Grands Lacs). La largeur de leur emprise au sol serait comprise entre 16 et 50 mètres selon la hauteur des digues et les usages prévus sur la crête : circulation piétonne, cycliste ou voie routière.

Les études de faisabilité ont montré qu'une pente de 1 pour 3 devait être privilégiée le plus souvent possible pour assurer une meilleure accessibilité pour la faune locale et pour éviter la rupture brutale des paysages. Elles ne provoqueraient donc pas d'effet de coupure important du paysage à moins de se trouver au pied d'une d'entre elles. Les parois des digues seraient végétalisées, aussi bien côté extérieur que côté intérieur, avec de la terre végétale ensemencée. Aucune clôture, ni parapet ne viendrait altérer l'aspect des digues. Elles demeureraient ainsi facilement accessibles pour les promeneurs, chasseurs et pêcheurs, ainsi que pour la faune de la plaine de la Bassée.

Sur demande des élus locaux, l'EPTB Seine Grands Lacs a mené en 2004 une étude d'insertion et de valorisation des talus-digues dans le paysage afin d'optimiser l'insertion paysagère des digues. Ce souci d'intégration de l'ouvrage hydraulique aux paysages de la Bassée est tout particulièrement important à proximité des espaces remarquables caractéristiques de la plaine de la Bassée. Ainsi des dispositifs spécifiques seraient mis en place pour préserver les paysages et les perspectives de vue à proximité des sites remarquables comme les fermes de la Muette ou de la Grange, la boucle de la grande Bosse ou l'église classée de Vimpeles. Ces dispositifs spécifiques sont détaillés dans l'étude d'insertion et de valorisation des ouvrages mise à disposition du public sur le site Internet du débat public.

Si le projet se poursuit, une attention particulière sera donnée à l'intégration paysagère en lien avec les collectivités locales.



*Exemple d'intégration d'une digue (passage entre l'Auxence et un plan d'eau) – Studio Nemo 2004*

- **De nuisances pendant le chantier (sonores, de poussières, de circulation)**

Les travaux d'endiguements, de construction des stations de pompage et des ouvrages de vidange seraient pour l'essentiel réalisés à distance des zones d'activités et d'habitations de la plaine de la Bassée. Il ne devrait donc pas y avoir de nuisances d'ordre sonore ou olfactif, ou de projections de poussières et de fumées à proximité immédiate des habitations.

Les travaux nécessiteraient la fermeture provisoire de certaines routes le temps de réaliser les aménagements prévus et d'assurer la création des nouvelles voies de circulation : cyclables, piétonnes et automobiles prévues sur les digues. A chaque fois qu'une voie serait rendue impraticable par les travaux, des itinéraires de substitution seraient mis en place et indiqués aux usagers par une signalisation spécifique.

Différentes solutions existent pour réduire les nuisances liées aux travaux, et notamment l'augmentation du trafic de poids lourds qui résulterait de l'acheminement des matériaux constitutifs des digues ; acheminement par voie fluviale, solution qui a déjà été étudiée dans le cadre de l'étude d'approvisionnement en matériaux (2011) disponible sur le site du débat, utilisation partielle de ressources locales, notamment crayeuses (piste qui n'a pas encore été étudiée pour le moment mais qui a émergé du débat suite aux questionnements et avis du public), création d'itinéraires hors des secteurs urbanisés, utilisation ou mise en place de bandes convoyeuses spécifiques.

L'étude d'approvisionnement en matériaux a également permis d'évaluer la possibilité d'utiliser des déblais d'autres chantiers tels que ceux du canal Seine-Nord-Europe et de ses projets connexes, du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent si celui-ci se réalise, ou encore du chantier du Grand Paris. Ces déblais pourraient dans ce cas être acheminés par voie d'eau, limitant le transport par camions.

Le transport des matériaux par voie ferrée reste à étudier, aussi bien en termes de faisabilité que de coût de transport.

- **D'impact sur les terres agricoles ennoyées**

Sur les 2300 ha d'emprise totale du projet, environ 210 ha sont des terres agricoles. La surface dédiée à l'agriculture a fortement baissé au cours des dernières décennies au profit de l'extraction de granulats. Sur ces 210 ha, il convient de distinguer :

*1- Les terres situées sous les emprises des digues et ouvrages hydrauliques (environ 30 à 40 ha):*

Les terres agricoles concernées seraient acquises par l'EPTB Seine Grands Lacs et les indemnités suivantes seraient versées :

- Indemnités liées à l'acquisition du foncier : indemnité principale au propriétaire pour l'achat des terres mais aussi indemnité de remploi concernant les dépenses liées à l'acquisition d'un bien de même nature (par exemple, frais de notaire), indemnité d'éviction versée à l'exploitant en contrepartie de la libération du terrain.

- Indemnités liées à la libération anticipée du foncier : indemnité versée au propriétaire et à l'exploitant liée à la prise de possession des terrains par le maître d'ouvrage dès la signature de la promesse de vente

- Indemnités liées aux dommages créés par l'acquisition du foncier : indemnités liées à la déformation ou au rétrécissement de parcelles pour le propriétaire et l'exploitant, indemnités liées à l'allongement de parcours et à la rupture d'unité d'exploitation pour l'exploitant

*2- Les terres situées à l'intérieur des espaces endigués:*

Les usages y seraient maintenus moyennant l'instauration de servitudes de surinondation. Les propriétaires seraient indemnisés à la construction de l'ouvrage pour la perte vénale de leurs terres qui seraient soumises à servitude, et les exploitants seraient indemnisés pour les pertes de récolte et retards de semis engendrés par chaque événement de surinondation. Pour ces derniers, deux solutions sont envisageables : soit une indemnisation ponctuelle des dégâts, ce qui suppose un état des lieux avant la mise en fonctionnement de l'ouvrage et un état des lieux postérieur, puis une évaluation par l'exploitant de sa perte de récolte ou selon le barème des assurances

d'indemnités des calamités agricoles, soit un forfait versé à l'issue de chaque événement de surinondation.

Des protocoles d'indemnisation des propriétaires et exploitants fixant a priori les montants des indemnités liées au changement des conditions d'inondabilité des terrains agricoles seraient mis en place en concertation avec les représentants du monde agricole, comme cela a déjà été réalisé avec succès sur les bassins de l'Oise et de la Meuse.

*3- Les terres situées à l'intérieur des espaces endigués et dans l'emprise des inondations écologiques :*

Les terres seraient acquises par l'EPTB Seine Grands Lacs dans les mêmes conditions que les terres situées sous les digues et les ouvrages hydrauliques, ou feraient l'objet de servitudes conventionnelles en accord avec les propriétaires-exploitants.

Pour ce cas de figure et le cas précédent, les propriétaires pourraient par ailleurs exercer leur droit de délaissement, c'est-à-dire requérir l'acquisition partielle ou totale par le maître d'ouvrage des parcelles impactées directement et/ou des parcelles dont la servitude compromettrait leur exploitation ou leur usage dans un délai de dix ans suivant la Déclaration d'Utilité Publique de l'aménagement.

Enfin l'EPTB Seine Grands Lacs mettrait en place un suivi de l'impact du projet sur l'agriculture et pourrait accompagner les agriculteurs pour gérer les nouvelles contraintes et valoriser les territoires, par exemple par l'achat de délaissés agricoles et l'appui à l'échange de parcelles entre exploitants, la restauration de cheminements et la restauration d'écoulements.

Si la décision de réaliser le projet est prise à l'issue du débat public, une étude agro-pédologique (relative à la constitution physique et chimique du sol cultivé) sera réalisée, en association avec la chambre d'agriculture, pour évaluer l'impact du projet sur les sols et les cultures et identifier des mesures appropriées. Il est donc encore trop tôt pour préciser le type de cultures recommandé ou les éventuelles cultures interdites. Les mesures pourraient concerner les types de cultures, mais aussi leur période de mise en place, pour limiter les pertes de récoltes lors des périodes de fonctionnement de l'ouvrage.

- **Les digues doivent intégrer les voies existantes plutôt que de les longer**

Le projet prévoit le rétablissement en crête de digue des routes RD75 et RD213 afin de maintenir les connexions entre la RD18 et la RD411 en cas de fonctionnement de l'ouvrage. Le projet de tracé présenté au débat ne prévoit pas le rétablissement en crête de digue de la RD29 entre Marolles-sur-Seine et Noslong car il existe un boisement alluvial reconnu d'intérêt patrimonial le long de la RD29. Le projet n'empièterait pas sur ce boisement et la digue prévue le longerait par l'est.

De plus, le rétablissement de la RD29 en crête de digue nécessiterait une largeur de digue plus importante, et donc un volume de matériaux et des coûts plus conséquents. Cependant, si le projet se poursuit, une concertation plus approfondie pourra être entreprise avec les élus locaux sur le rétablissement des axes routiers sur le territoire.

## **5. La CC2F doit obtenir des mesures compensatoires pour son territoire :**

- **L'assouplissement du règlement du PPRI**

Le projet d'aménagement de la Bassée devra être inscrit, au même titre que le renforcement des protections locales, les actions de réduction de la vulnérabilité, les actions de sensibilisation et la gestion de crise, dans un programme global comme un futur plan Seine, un Plan d'Actions de Prévention des Inondations ou un plan de gestion du risque inondation en Ile-de-France en application de la directive européenne inondation.

Ce projet ne devra pas, dans ce cadre, être un prétexte permettant d'accroître à l'avenir les enjeux exposés au risque inondation à l'aval.

- **La participation financière aux projets de développement éco-touristique et de mise en valeur du fleuve et des berges**

Des mesures compensatoires pour le territoire de la Bassée s'inscrivent nécessairement dans une logique de solidarité amont-aval où l'amont doit pouvoir bénéficier d'un projet implanté sur son territoire et qui profiterait au territoire aval, c'est-à-dire aux communes riveraines de la Seine à partir de Montereau-Fault-Yonne.

Ainsi, si le projet se réalisait, l'EPTB Seine Grands Lacs pourrait accompagner, tant techniquement que financièrement, la mise en œuvre de projets de développement en accord avec ses partenaires financiers dès lors que ces mesures s'inscriraient dans son champ de compétences. Cet accompagnement porterait en priorité sur le développement éco-touristique du territoire. Pour information, le budget alloué aux mesures d'accompagnement du dernier lac-réservoir construit par l'EPTB Seine Grands Lacs, le lac Aube, était de l'ordre de 5% du montant total de l'investissement. Le coût de ces mesures n'est à l'heure actuelle pas pris en compte dans le montant du projet annoncé au débat.

En tout état de cause, les actions de développement du territoire menées par l'EPTB Seine Grands Lacs devraient s'appuyer sur les projets de développement portés par les acteurs locaux.

Pour information, un linéaire d'environ 50 km de voies de circulation douce serait développé sur les crêtes des digues (le montant des dépenses associées pour ce projet particulier est inclus dans le coût d'investissement présenté au débat public). Ce projet s'inscrit pleinement dans le cadre du schéma d'aménagement éco-touristique de la Bassée et du Montois. Ainsi l'EPTB Seine Grands Lacs a

fait partie du groupe de travail portant sur l'aménagement d'itinéraires équestres et VTT-VTC et piloté par le conseil général de Seine-et-Marne (dont les résultats ont été rendus publics en septembre 2011), dont certains des circuits s'appuient sur nos ouvrages projetés.

- **L'accompagnement et la participation financière à la démarche d'étude-action en faveur de la revalorisation agricole du territoire**

Si le maître d'ouvrage décide de la poursuite du projet à l'issue du débat public, il pourra participer à la démarche d'étude-action en faveur de la revalorisation agricole du territoire dans le cadre de la concertation relative à l'étude détaillée de l'impact du projet sur l'activité agricole.