



Réponse au cahier d'acteur N°15 : Commune de Marolles-sur-Seine

1- Garanties sur le maintien dans les casiers de l'activité économique et touristique

Le projet a été conçu en concertation avec les acteurs locaux entre 2001 et 2004 de manière à être compatible avec les activités présentes et leur développement, moyennant l'adaptation de certains équipements vulnérables, le maintien de l'accessibilité aux parcelles situées à l'intérieur et à l'extérieur des espaces endigués, et la mise en place de compensations financières pour tous les usages.

2- Garanties sur une indemnisation suffisante en cas de mise en eau

Concernant les évaluations économiques des indemnisations envisagées, les estimations ont été faites suivant les hypothèses décrites ci-dessous.

1-Habitat

Les quelques habitations présentes dans l'emprise des espaces endigués (une dizaine au total) feraient l'objet soit d'une protection au cas par cas, soit d'une acquisition par l'EPTB Seine Grands Lacs.

Concernant les montants d'acquisition et taux d'indemnisation, la réparation doit être juste : les biens immobiliers ne seraient donc pas tous acquis selon les mêmes bases. Le marché immobilier tient compte de critères de situation mais aussi de critères économiques.

Nous prendrions pour référence les valeurs foncières estimées par le Service des Domaines (rattaché au Ministère du Budget, des Comptes publics, de la Fonction publique et de la Réforme de l'État).

Les acquisitions seraient conduites en deux phases, l'une administrative, l'autre judiciaire. La phase administrative comprend une enquête parcellaire qui a pour objet d'identifier clairement les biens, propriétaires et ayants droit concernés. La phase judiciaire vise à fixer le montant des indemnités et à opérer le transfert de propriété (juge de l'expropriation).

2- Agriculture/sylviculture :

a- Les terrains situés sous les emprises des digues et ouvrages hydrauliques :

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

b- Les terrains situés à l'intérieur des espaces endigués

Les usages y seraient maintenus, et notamment les usages agricoles, 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 avec les représentants du monde agricole, comme cela a déjà été réalisé sur les bassins de l'Oise et de la Meuse.

3- Carrières

Une concertation a été effectuée avec chaque exploitant de carrière présent sur site entre 2001 et 2004 afin de déterminer l'adaptation des équipements aux mises en eau en période de crue: surélévation des bandes convoyeuses de granulats, remplacement des bassins de décantation par des presses à boues pour le traitement des eaux, constitution d'un pré-stock pour une durée d'au moins 15 jours, de manière à ne pas interrompre la distribution des granulats... Ces frais d'adaptation seraient à la charge de l'EPTB Seine Grands Lacs. Le tracé des digues a également été adapté de manière à ne pas englober les centres de traitement.

Par ailleurs, à chaque mise en eau, les carrières seraient indemnisés en prenant en compte le coût moyen des frais fixes journaliers pendant la durée d'inondation (chômage technique, perte d'exploitation) ainsi qu'un coût forfaitaire d'intervention nécessaire pour la mise en repli avant sur-stockage, la reprise des activités à l'issue du sur-stockage et éventuellement le nettoyage des sites. Enfin, les terrains situés sous les emprises des digues devant faire l'objet d'une exploitation seraient achetés par l'EPTB Seine grands lacs en prenant en compte la valeur du tréfonds, c'est-à-dire du droit de foretage.

4- Chasse et pêche

Une indemnité serait versée les années où les espaces endigués seraient inondés. Le préjudice serait indemnisé aux fédérations à hauteur d'un forfait calculé en fonction du droit d'adhésion et du nombre d'adhérents.

Pour l'ensemble de ces usages (c'est-à-dire ne prenant pas en compte la compensation environnementale), le montant estimé des dédommagements initiaux est de 6,3 M€ et les compensations liées aux mises en eau sont estimées à près de 230 000 € par an, avec des hypothèses d'utilisation de l'aménagement tous les 5,5 années. Ces chiffres seront revus précisément en cas de poursuite du projet.

3- Garanties sur une réduction des nuisances lors de la création des digues en privilégiant la voie d'eau et le chemin de fer et en évitant les camions

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 (Hydratec/Terrasol - 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.

Il sera cependant difficile de supprimer tout approvisionnement de matériaux par camions.

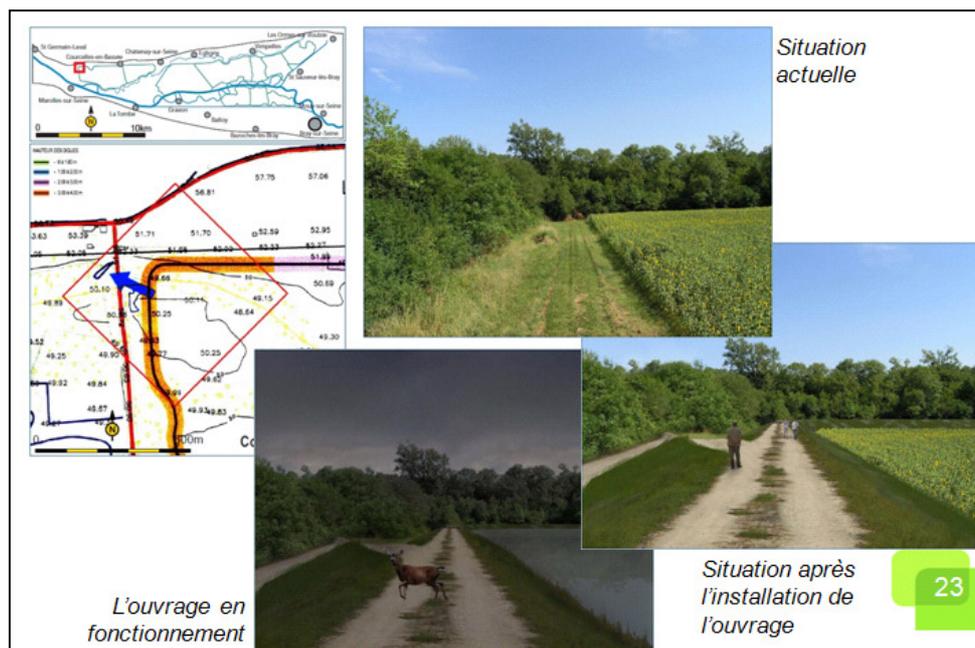
4- Garanties sur l'intégration paysagère des digues dans le paysage en utilisant celles-ci pour implanter les routes et les chemins

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 Vimpelles. Ces dispositifs spécifiques sont détaillés dans l'étude d'insertion et de valorisation des ouvrages (Studio Nemo) mise à disposition du public sur le site Internet du débat public.

Vous pouvez voir ci-dessous des exemples d'insertion de digues situées sur la commune de Marolles-sur-Seine.



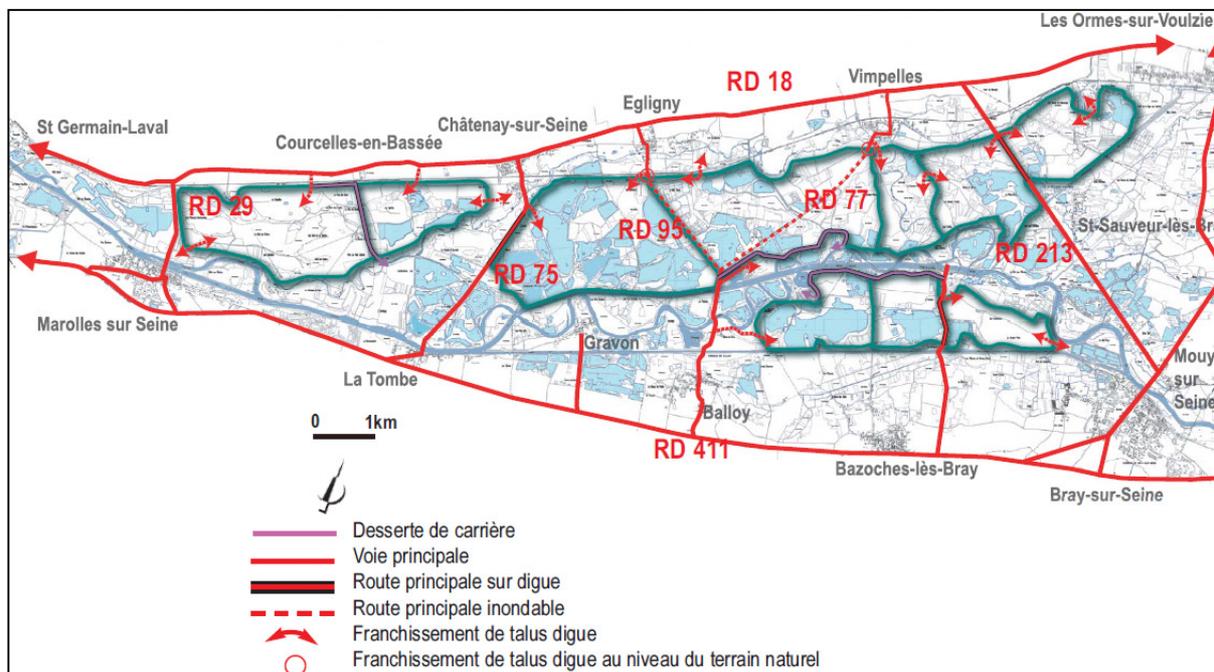
Exemple projeté de digue à l'intersection de la RD29 et de la RD18



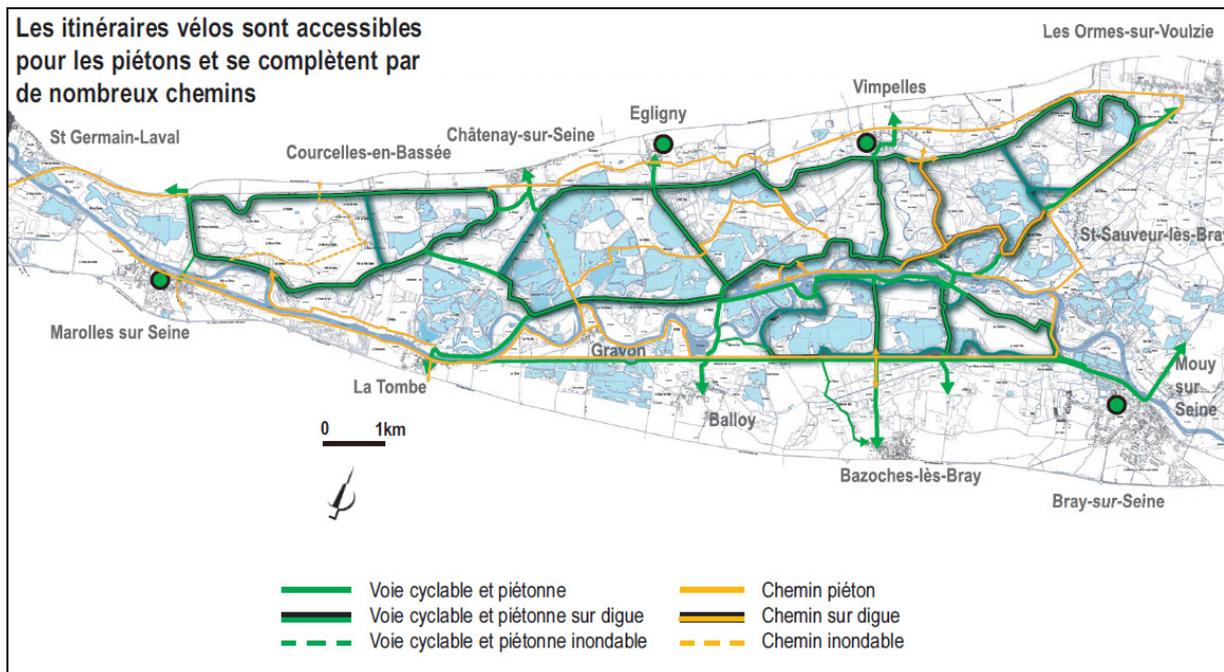
Exemple projeté de digue au niveau des Pâtures Communales

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

Le rétablissement des axes routiers et des voies de circulation douce en crête de digue est quant à lui défini dans les plans ci-dessous.



Rétablissement du réseau routier en crête de digue



Rétablissement des voies de circulation douce en crête de digue

Le projet prévoit donc 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 et une emprise au sol plus importantes, et donc un volume de matériaux et des coûts plus conséquents. Cependant, si le projet se poursuit, une concertation approfondie pourra être entreprise avec les élus locaux sur le rétablissement des axes routiers sur le territoire et la demande de rétablissement de la RD29 sera de ce fait étudiée plus en détail.

5- Garanties sur l'obtention d'une participation au développement de la Bassée par le financement de projets locaux

Des mesures compensatoires pour le territoire de la Bassée s'inscrivent nécessairement dans une logique de solidarité amont-aval où l'amont doit pouvoir également 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 présenté 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.