



Débat public sur le  
**PROJET DE MISE À** grand gabarit  
de la **liaison fluviale** **ENTRE BRAY-SUR-SEINE**  
**ET NOGENT-SUR-SEINE**

Réunion publique du 15 décembre 2011

# Un projet porté par VNF

- > **Établissement public créé en 1991**
- > **Un réseau de 6 100 km de voies navigables à gérer**
- > **Ses missions :**
  - **entretenir, exploiter et moderniser ce réseau** pour assurer sa navigabilité dans de bonnes conditions
  - **développer le transport et le tourisme fluvial**

# Sommaire

- > **Le contexte**
- > **Le projet**
- > **Le projet et le développement territorial**



# Le contexte

# Le bassin de la Seine



**Le tronçon Bray-sur-Seine/  
Nogent-sur-Seine : 27 km de voies  
navigables au gabarit limité**

# La vallée de la Bassée : un territoire aux nombreux enjeux et usages

- > Un **patrimoine naturel très riche** : nombreuses espèces végétales et animales protégées
- > Une **zone naturelle** pour l'expansion des crues de la Seine
- > Un gisement de **granulats** important
- > Une réserve **d'eau potable** abondante
- > Un lieu favorable au **développement du tourisme**

# Un trafic fluvial qui a triplé en 10 ans

> **350 millions de t-km transportées en 2010**  
(contre 104 millions de t-km en 2001)

> **3 grandes filières :**



– **les produits agricoles** (81 % du trafic en t-km) :  
75 % des flux sont tournés vers l'exportation (port de Rouen principalement)

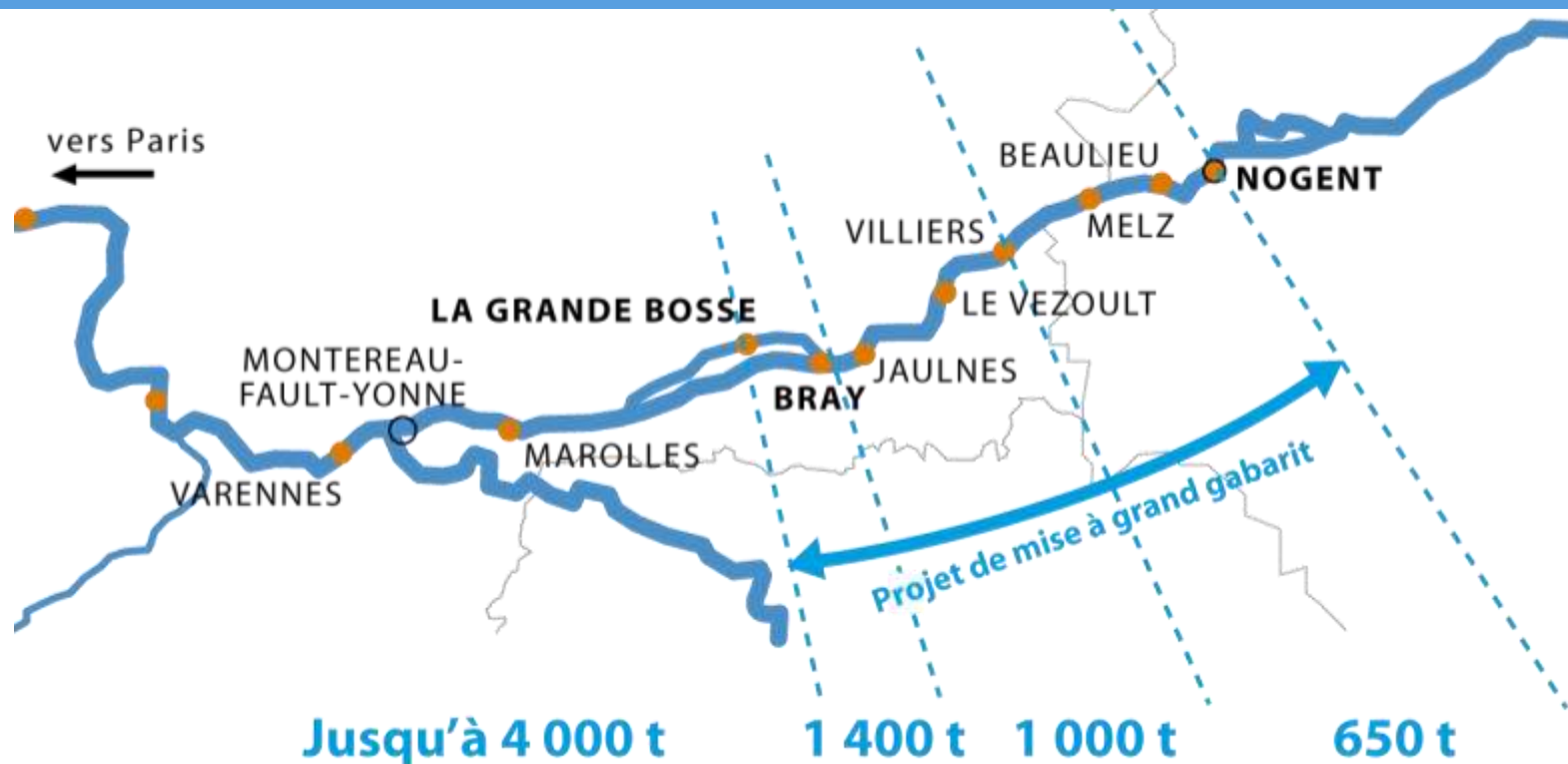


– **les granulats** (9 % du trafic en t-km) destinés aux besoins de l'Île-de-France



– **les conteneurs** (4 % du trafic en t-km) à destination de la région parisienne et du Havre

# Un axe de navigation désormais inadapté aux besoins des transporteurs



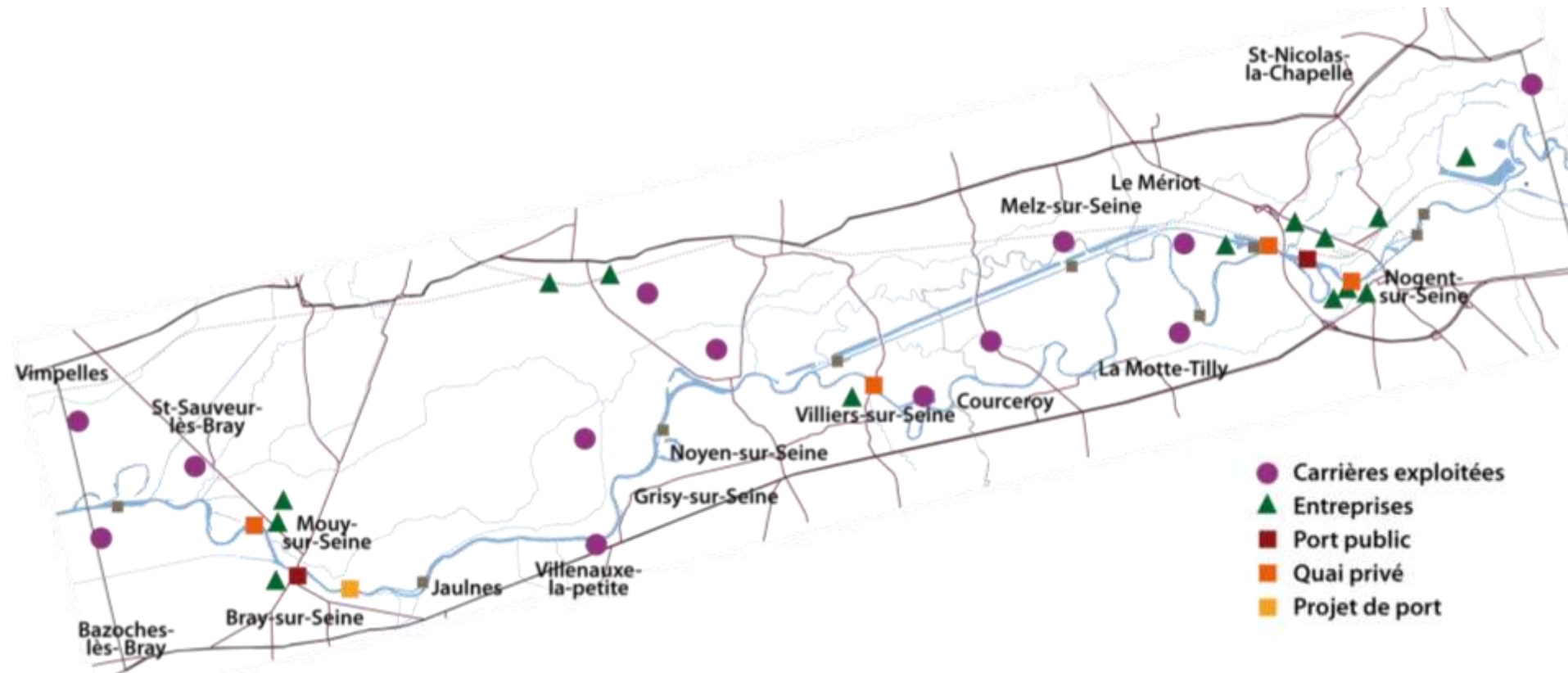
- > Des gabarits plus petits que sur le reste de la Seine
- > À l'inverse : des gabarits de bateaux qui augmentent en France et dans le reste de l'Europe



# Un potentiel de croissance du trafic important

- > **Des besoins en granulats qui augmentent** et conduisent à exploiter les carrières de la Petite Seine
- > **Des entreprises intéressées par le transport fluvial** : exportations à destination du Havre et de Rouen, et le nord de l'Europe via le futur canal Seine-Nord Europe
- > **Des infrastructures portuaires en développement** (ports de Nogent-sur-Seine et de Bray-sur-Seine)

# Carrières, entreprises et ports sur le territoire du projet







# Le projet

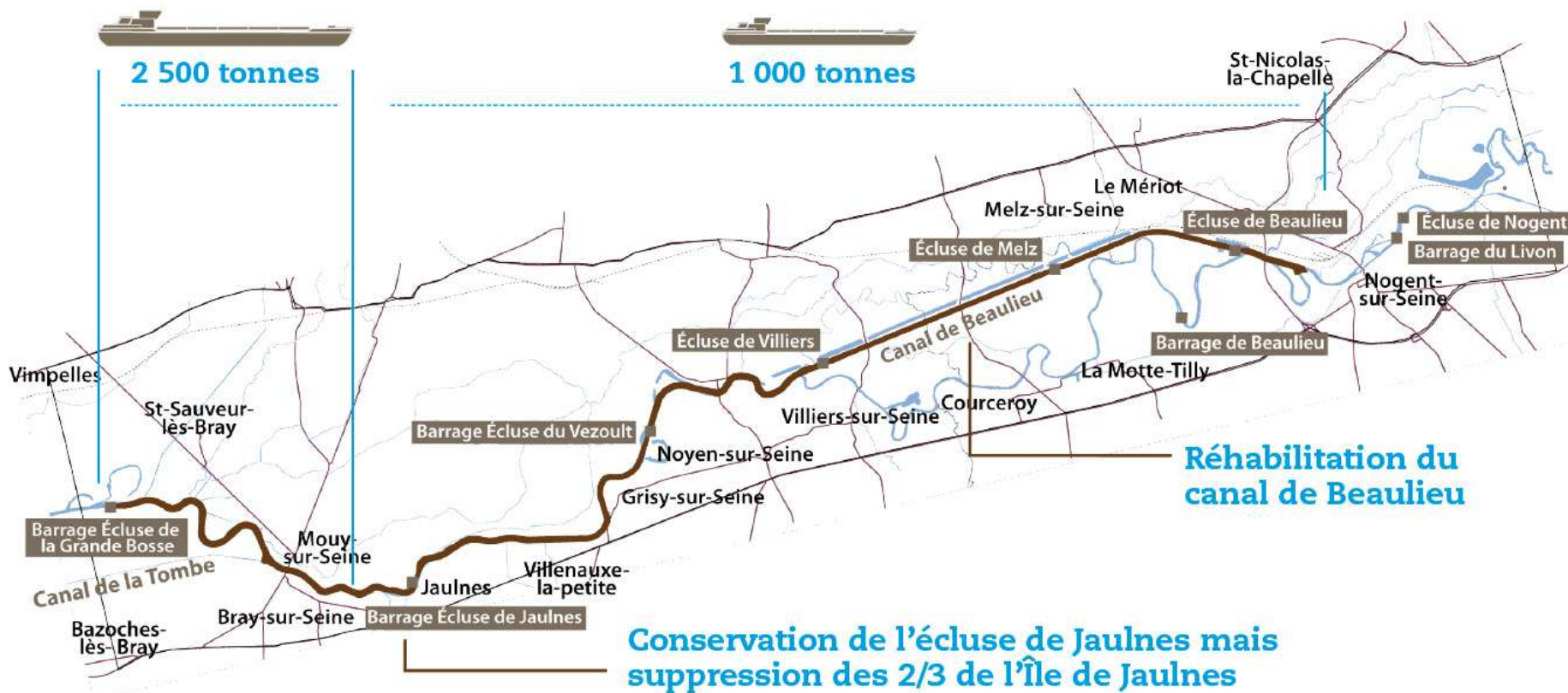
# Le projet proposé par VNF

- > **Mettre à grand gabarit la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine**
- > **Plusieurs enjeux :**
  - Rechercher un tracé optimal ayant le moins d'impact sur l'environnement
  - S'assurer de la neutralité hydraulique du projet
    - >> Trouver un **compromis** entre navigation, environnement et hydrologie
- > **5 scénarios étudiés qui diffèrent en fonction des gabarits de bateaux pouvant circuler**

# Des tracés étudiés pour prendre en compte les enjeux du territoire

- > Définition de **scénarios « bruts »** puis analyse de leurs impacts
- > **Optimisation des scénarios :**
  - **pour réduire les impacts** sur les milieux et sur le régime hydraulique de la Seine
  - **pour réduire l'emprise des tracés** sur les activités (agriculture, carrières)
- > **Des mesures de compensation** à envisager pour contrebalancer les impacts résiduels

# Le scénario 1 en bref



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Coût : 76 millions € | Trafic : + 26 % en 2020





# Le scénario 3 en bref



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Coût : 214 millions € | Trafic : + 74 % en 2020

## Un scénario 4 écarté

**Principe initial : permettre la circulation de bateaux de 3 000 t** (bateaux Grand Rhéna en fort développement en Europe)

> Circulation de **bateaux automoteurs de 135 m**



> **Un scénario non retenu** car la traversée de Paris ne serait possible qu'une centaine de jours par an

## Le scénario 5 en bref

4 000 tonnes (découplage des barges pour la traversée de Paris)



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Coût : 305 millions € | Trafic : + 74 % en 2020



# Le projet et le développement territorial

# Des retombées positives sur l'économie locale

- > **Permettrait une amélioration du cadre de vie grâce à la diminution du nombre de poids lourds sur les routes** : moins d'embouteillages, moins de nuisances sonores, moins d'accidents, moins d'usure des routes
  - >> Selon les scénarios : de 20 000 à 27 000 camions évités chaque année
- > **Un atout pour le développement économique** : permettrait l'amélioration de la compétitivité des entreprises et installation de nouvelles entreprises
- > **Des retombées en matière d'emploi** : pendant le chantier et pendant l'exploitation

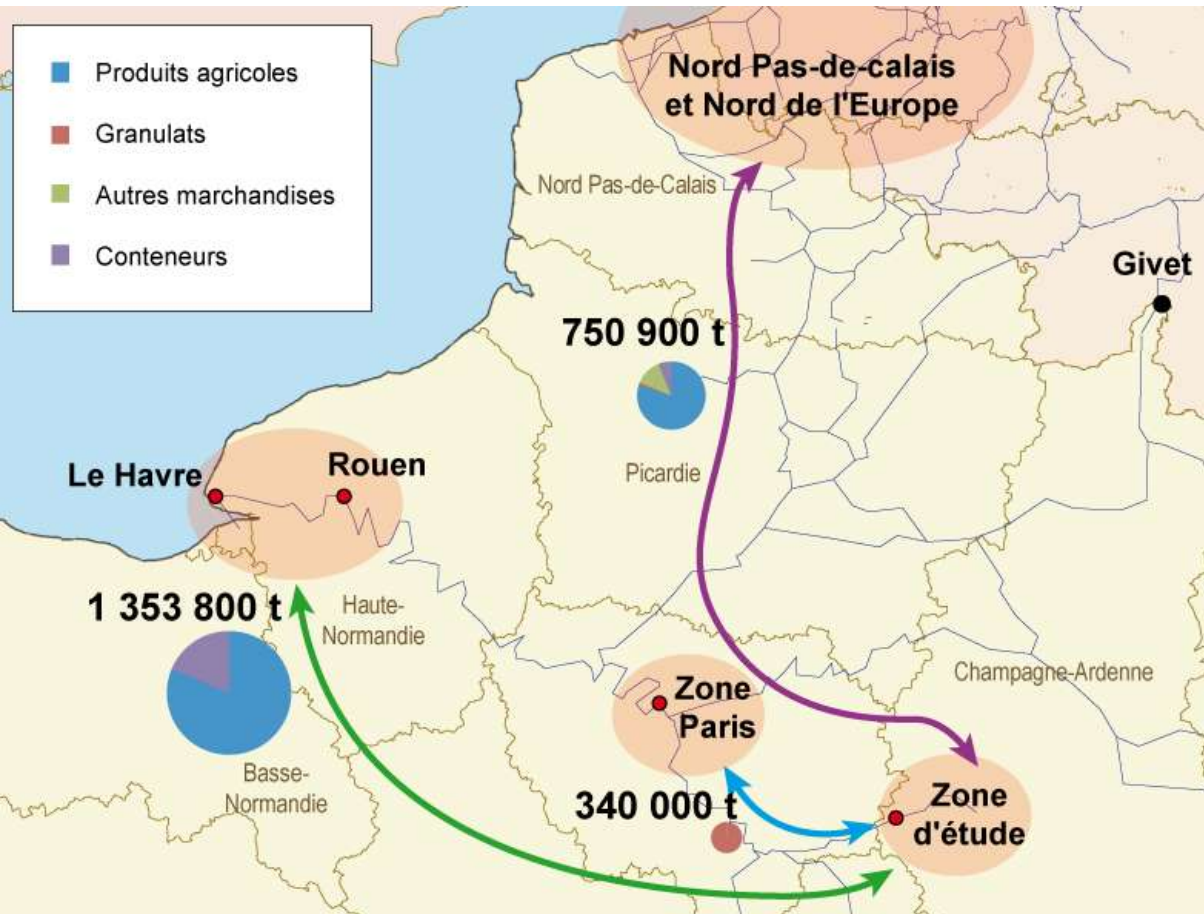
# Un projet propice au développement du tourisme local

- > **Intégration aux projets de développement touristique :**
  - devenir du canal de Beaulieu
  - mise en valeur des berges modifiées grâce à des itinéraires de randonnée pédestre ou à vélo
  - valorisation touristique des nouveaux ouvrages créés
  - mise en place de parcours pédagogiques expliquant le fleuve et les milieux naturels



- > Des pistes à explorer pour **intégrer les activités de pêche et de chasse**

# Un projet au service du développement de la Champagne-Ardenne

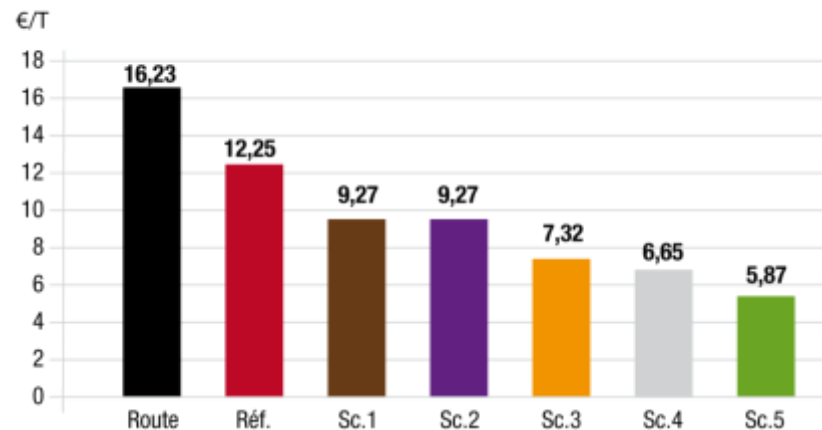


- > **Nogent-sur-Seine :** l'un des deux ports de la Champagne-Ardenne
- > Un projet qui permettrait d'améliorer les relations avec la région parisienne, la façade maritime et le nord de l'Europe via le canal Seine-Nord Europe

# Un projet qui peut accroître la compétitivité des entreprises situées dans sa zone d'influence

- > Des coûts de transport moindres : **perspectives de nouveaux marchés ou économies pour les chargeurs**

Coût d'un trajet entre Nogent et Rouen (transport de céréales)



- > Tout en contribuant à la lutte contre le changement climatique grâce à un mode de transport peu consommateur d'énergie et peu polluant : **selon les scénarios on éviterait de 3 000 à 4 700 t de CO<sub>2</sub> chaque année**





# Conclusion

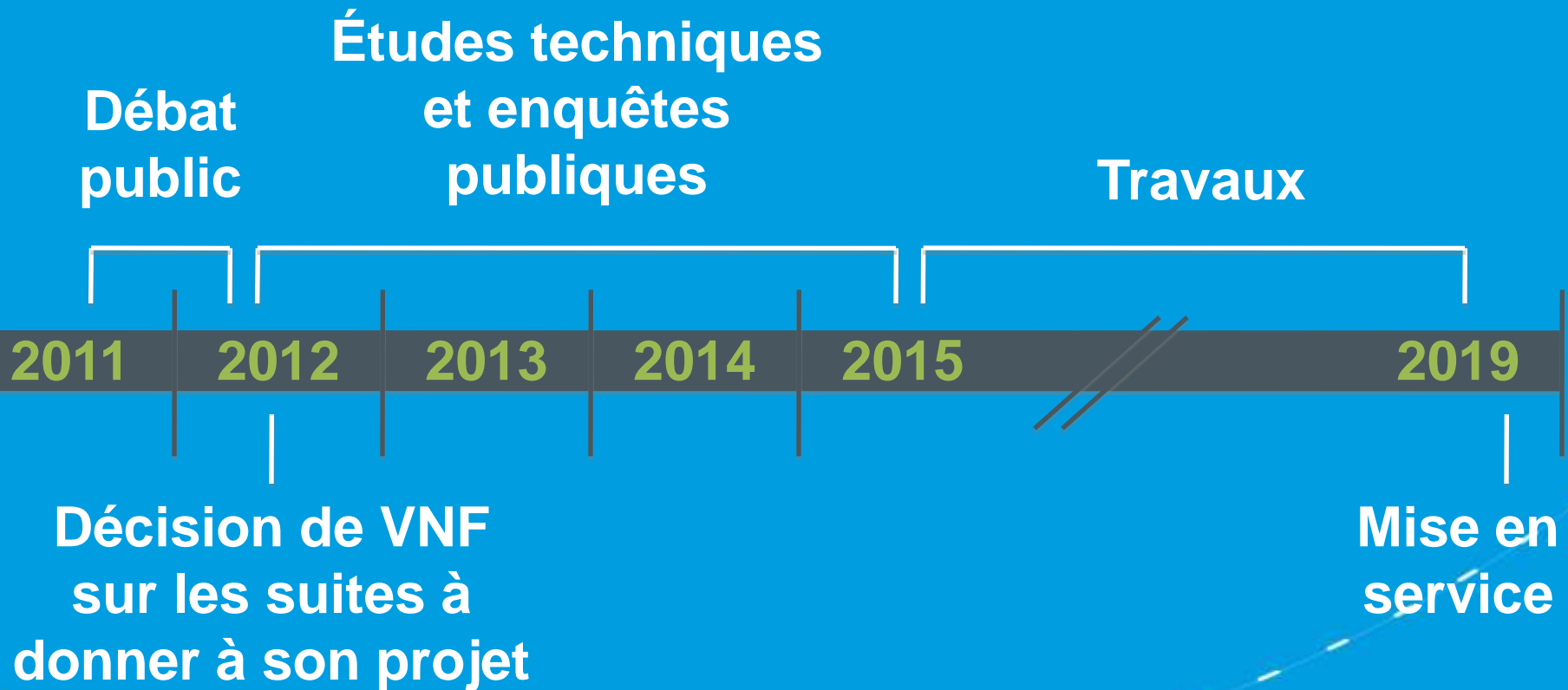
# Comparaison des scénarios

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
Trafics vracs + conteneurs en 2020 (en millions de t-km)	780,4	790,8	1 094,6	1 104,6
Trafics vracs + conteneurs en 2050 (en millions de t-km)	1 174,2	1 195,9	1 526,6	1 633
Camions évités par an	20 000	20 000	27 000	27 000
Tonnes de CO <sub>2</sub> évitées (par an)	3 000	3 000	4 700	4 700
Coût (en millions €)	76	132	214	305
TRI	6,5 %	3 %	9,9 %	8,2 %
VAN (millions € 2007)	45	-27	426	430

# Quel financement pour le projet ?

- > **Financement des études préalables** par les régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, le département de l'Aube, la ville de Nogent-sur-Seine et la CCI Troyes Aube
- > **Financement du projet à définir au stade de l'avant-projet** (collectivités, Europe, ...)

# Calendrier prévisionnel



**Poursuite de la concertation jusqu'à la mise en service**



Merci de votre attention