



Débat public sur le

PROJET DE MISE À

de la

liaison fluviale

grand gabarit

**ENTRE BRAY-SUR-SEINE
ET NOGENT-SUR-SEINE**

Réunion publique du 12 janvier 2012

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

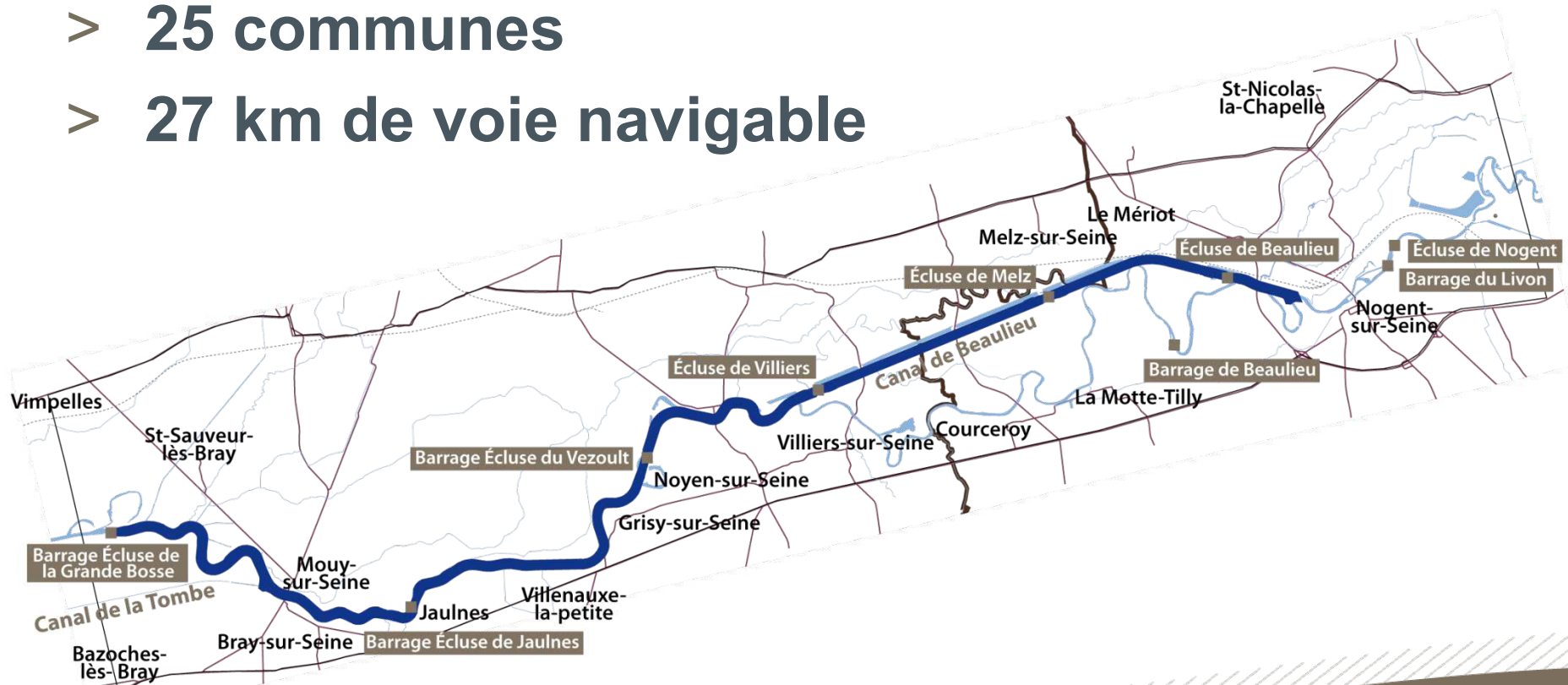
- > **Contexte et enjeux du territoire**
- > **Pourquoi mettre à grand gabarit la liaison fluviale entre Bray-sur Seine et Nogent-sur-Seine ?**
- > **Quels scénarios ont été envisagés pour la mise à grand gabarit ?**



Contexte et enjeux du territoire

La Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

- > Deux départements concernés : la **Seine-et-Marne** et l'**Aube**
- > **25 communes**
- > **27 km de voie navigable**



La vallée de la Bassée : un territoire aux nombreux enjeux

- > 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**



**Pourquoi mettre à grand gabarit
la liaison fluviale entre Bray-sur-
Seine et Nogent-sur-Seine ?**

Un trafic fluvial en développement

- > **Triplement du trafic** entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en 10 ans :
350 millions de t-km transportées en 2010
(104 millions de t-km en 2001)

- > **3 grandes filières :**

Produits agricoles



Granulats

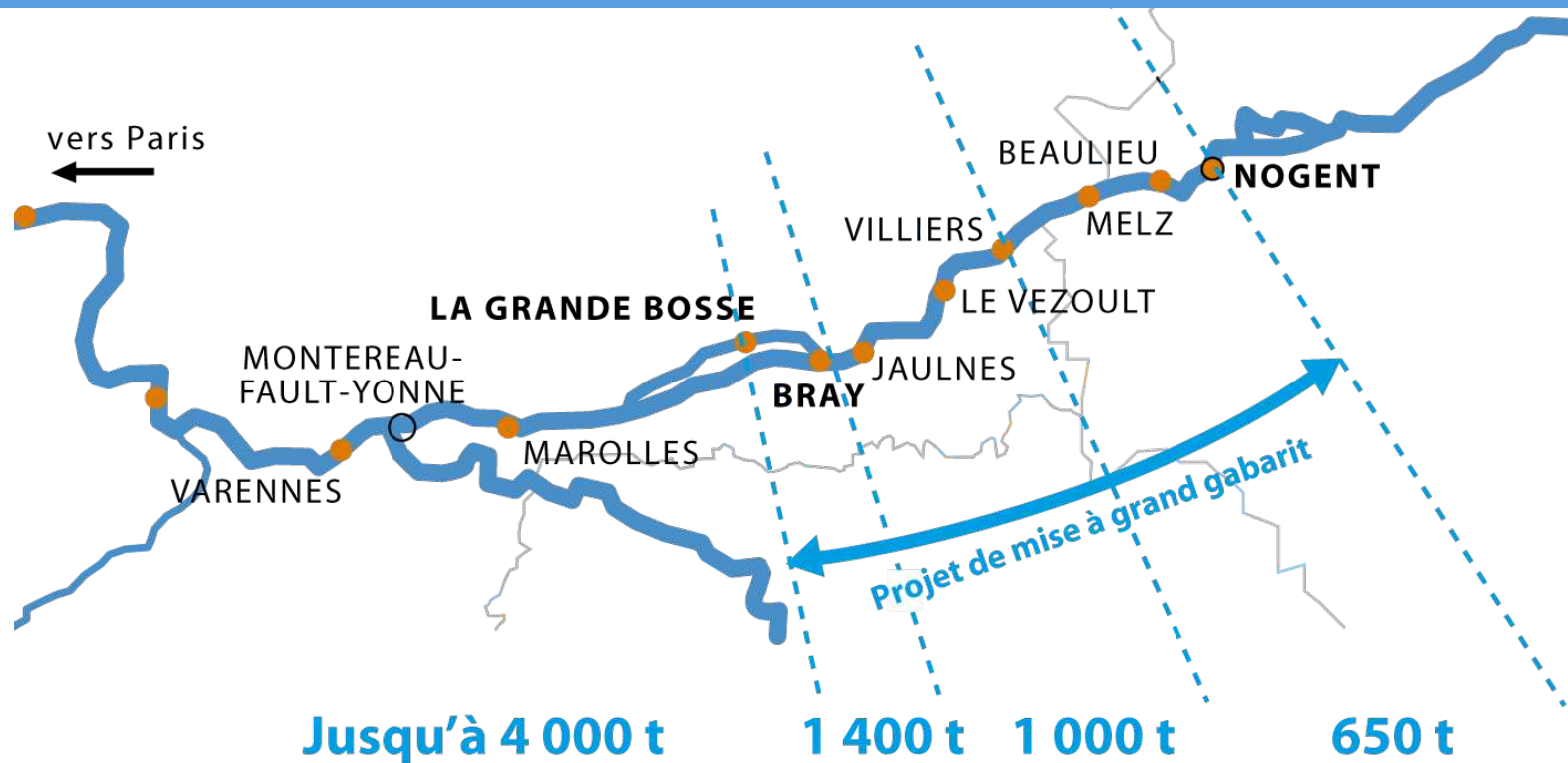


Conteneurs



- > Un trafic qui pourrait encore augmenter lié aux **besoins croissants en granulats**, à l'implantation de **nouvelles entreprises** et au **développement de l'offre portuaire**

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

La voie d'eau : un mode de transport éco-responsable

- > Le **Grenelle de l'environnement** fixe pour objectifs :
 - d'atteindre **25 % de fret non routier** d'ici 2022
 - de **doubler la part de marché du fret non routier** pour les acheminements à destination ou en provenance des ports d'ici 2015
- > Les atouts du transport fluvial : **la forte contenance des bateaux** qui permet de transporter plus de marchandises en consommant moins de pétrole et en émettant moins de CO₂





**Quels scénarios ont été envisagés
pour la mise à grand gabarit ?**

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

Objectif : supprimer les points durs de la navigation entre Bray et Nogent

- > Estimation du coût : **76 millions €**
- > Une augmentation du trafic de **+ 26 % en 2020**

Gabarits de bateaux autorisés à circuler

2 500 t



110 m

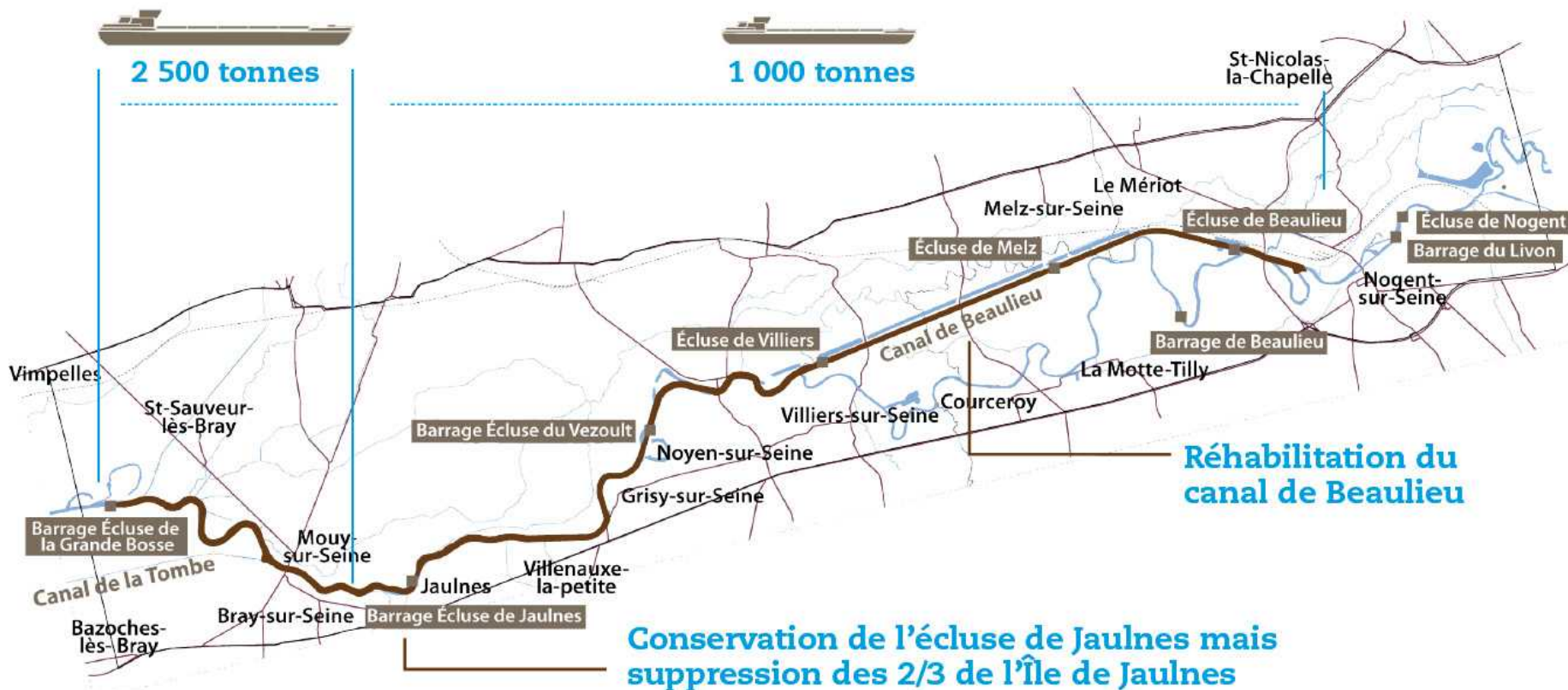
1 000 t



85 m



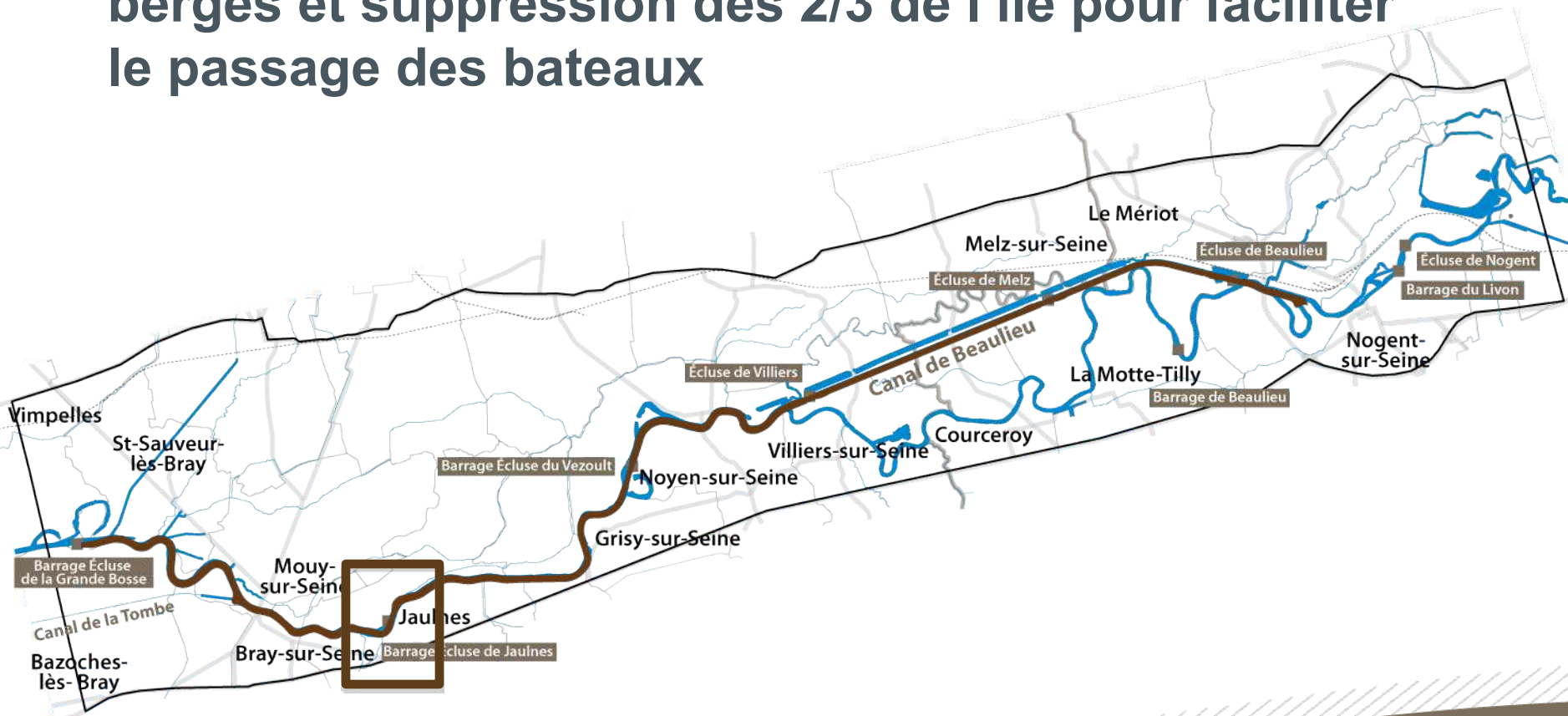
Les aménagements du scénario 1



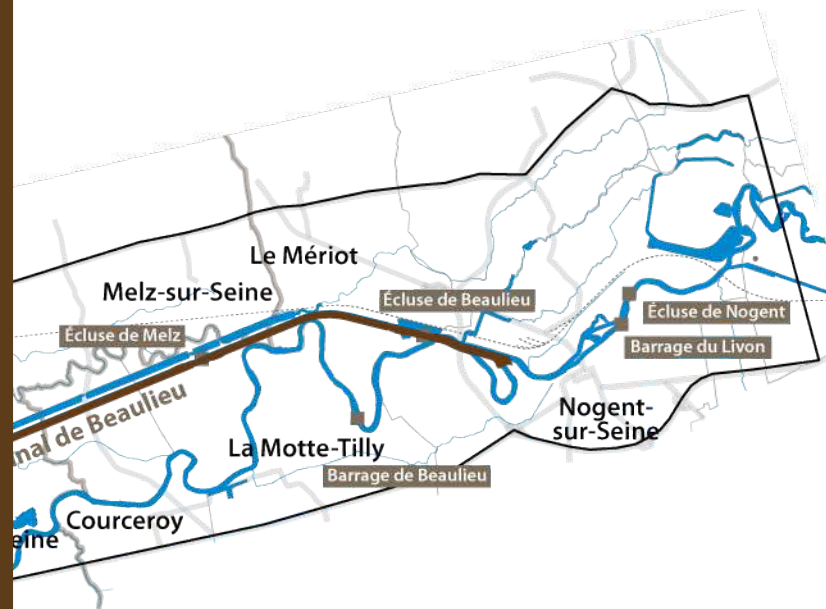
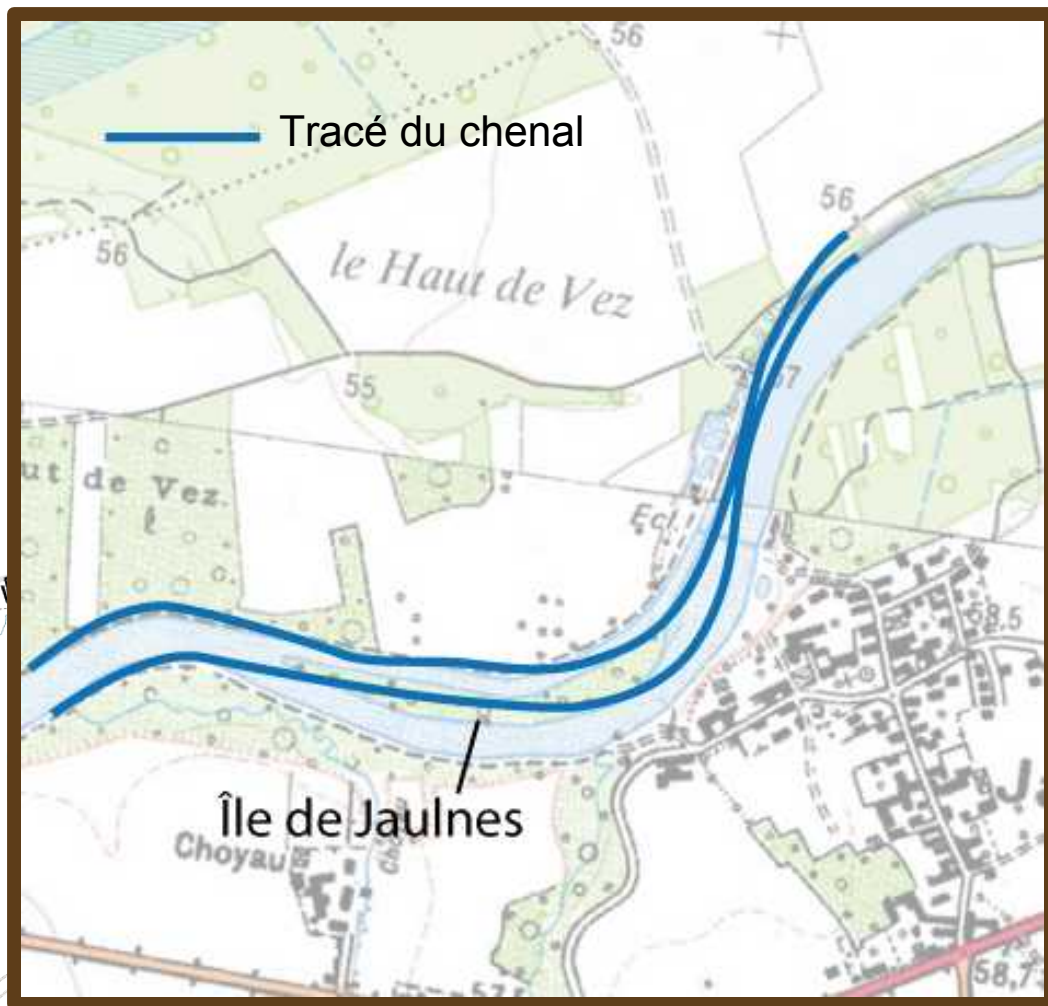
Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Écluse de Jaulnes

Conservation de l'écluse mais remodelage des berges et suppression des 2/3 de l'île pour faciliter le passage des bateaux



Amélioration de l'accessibilité de l'écluse de Jaulnes

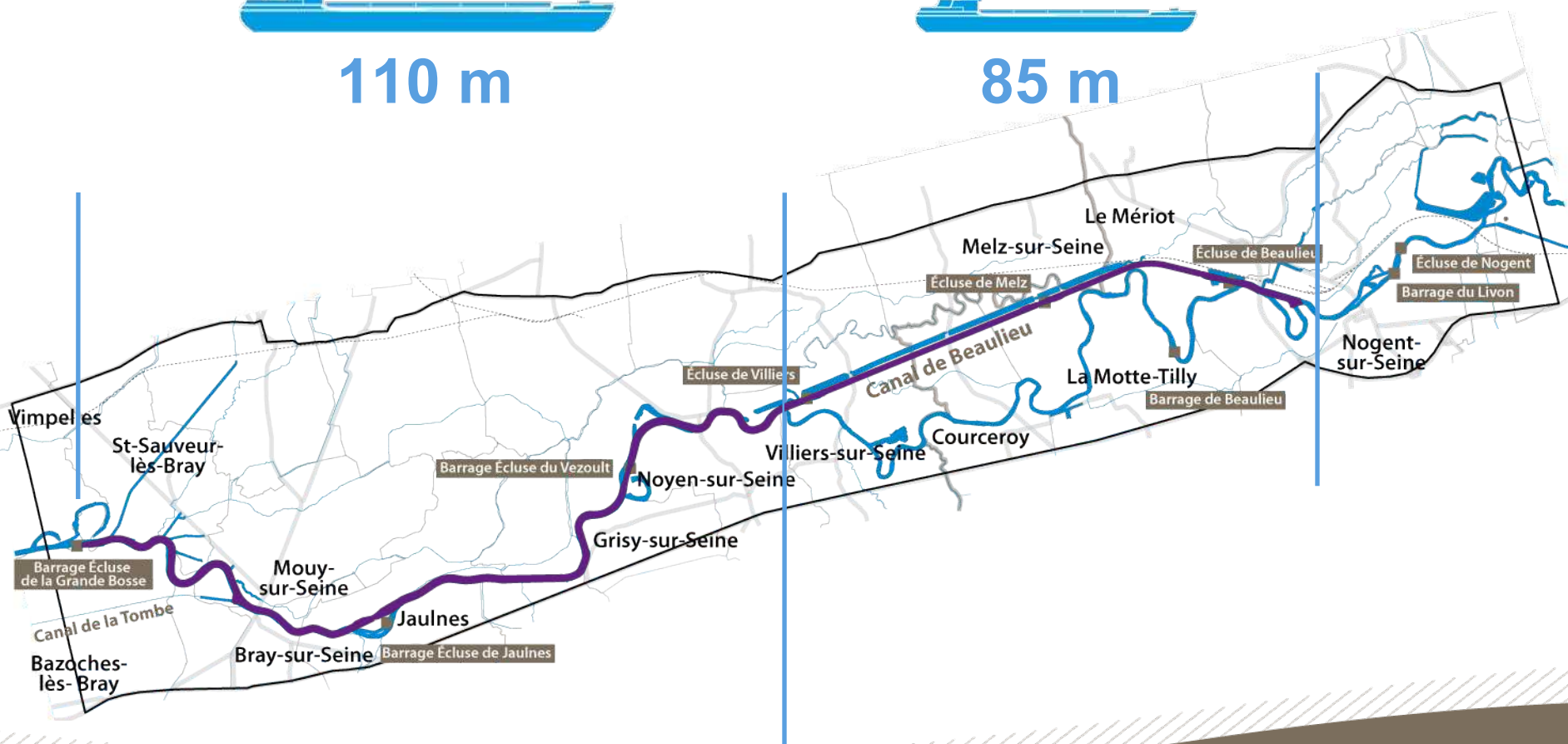
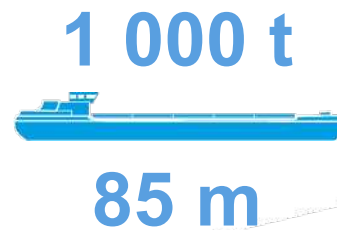
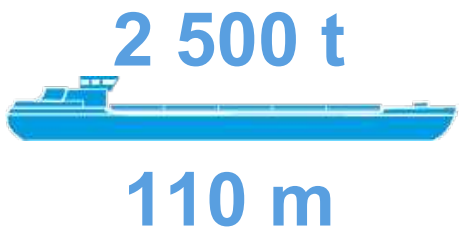


Le scénario 2 en bref

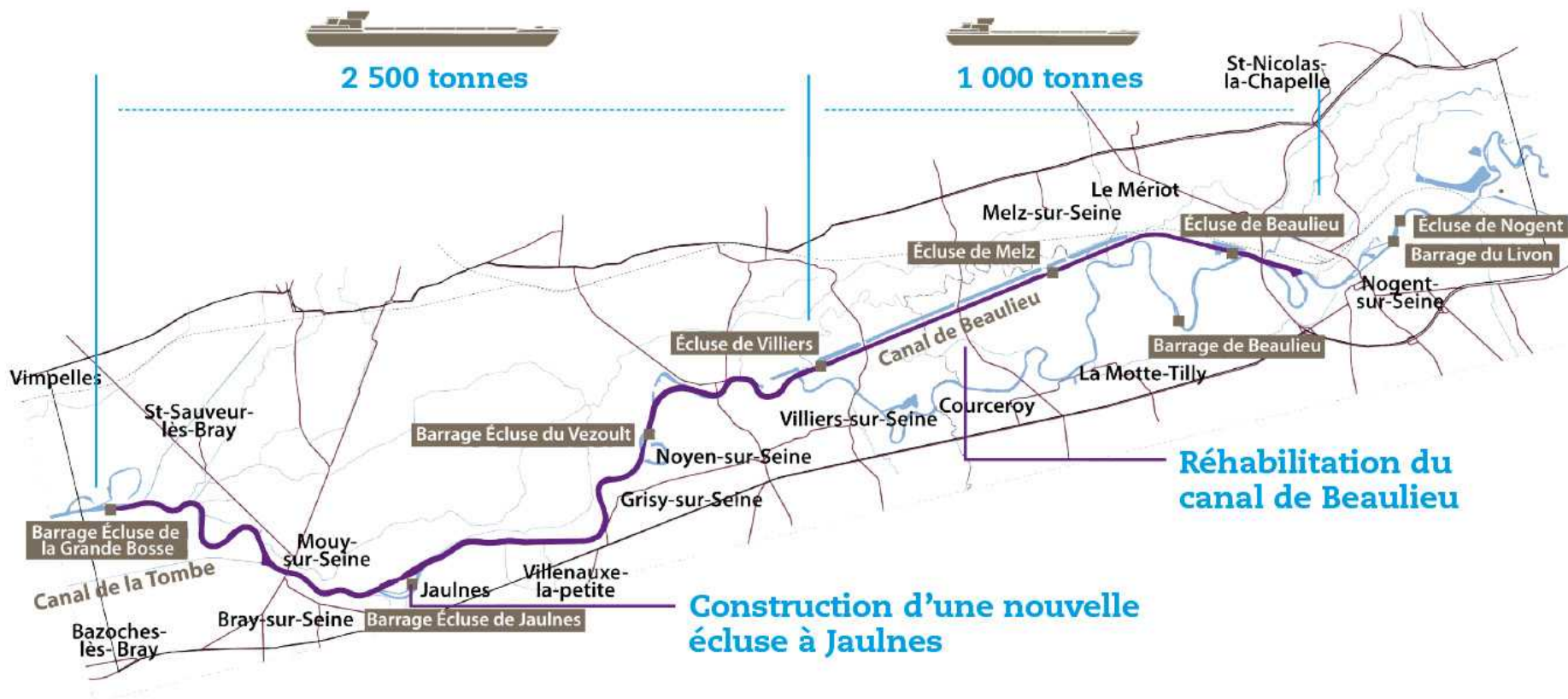
Objectif : suppression des points durs et hypothèse d'une plateforme portuaire à Villiers-sur-Seine

- > Estimation du coût : **132 millions €**
- > Une augmentation du trafic de **+ 26 % en 2020** (similaire au scénario 1)

Gabarits de bateaux autorisés à circuler

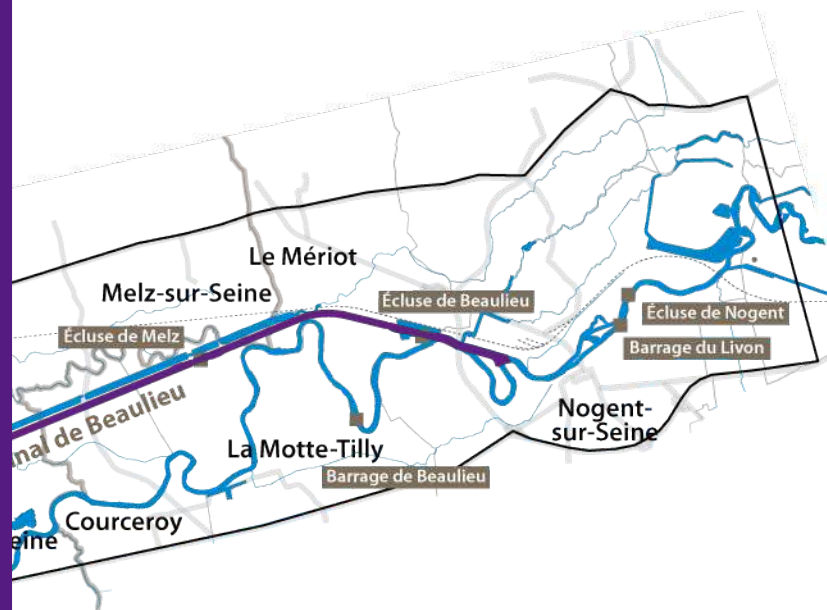
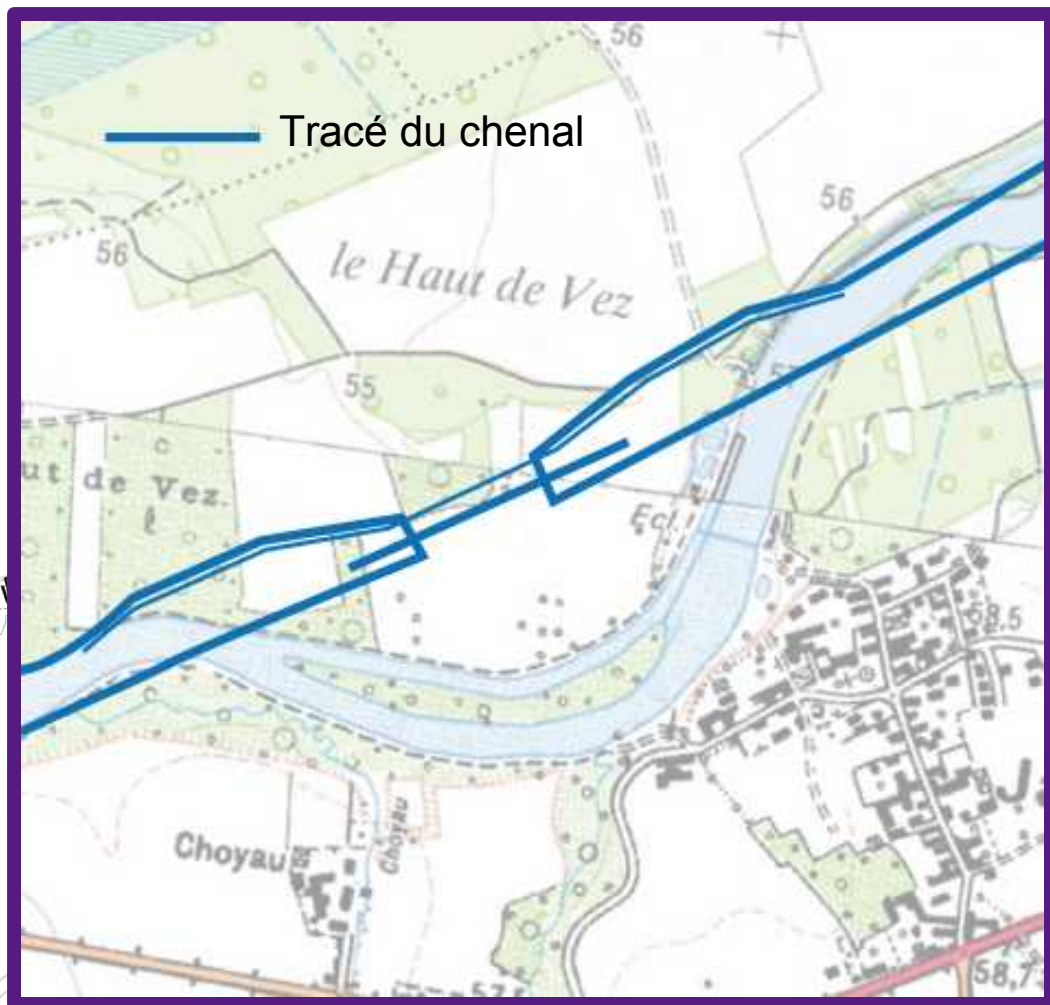


Les aménagements du scénario 2



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Zoom sur la reconstruction de l'écluse de Jaulnes



Le scénario 3 en bref

Objectif : mise au gabarit 2 500 t de l'ensemble de l'itinéraire pour établir une continuité sur tout le parcours

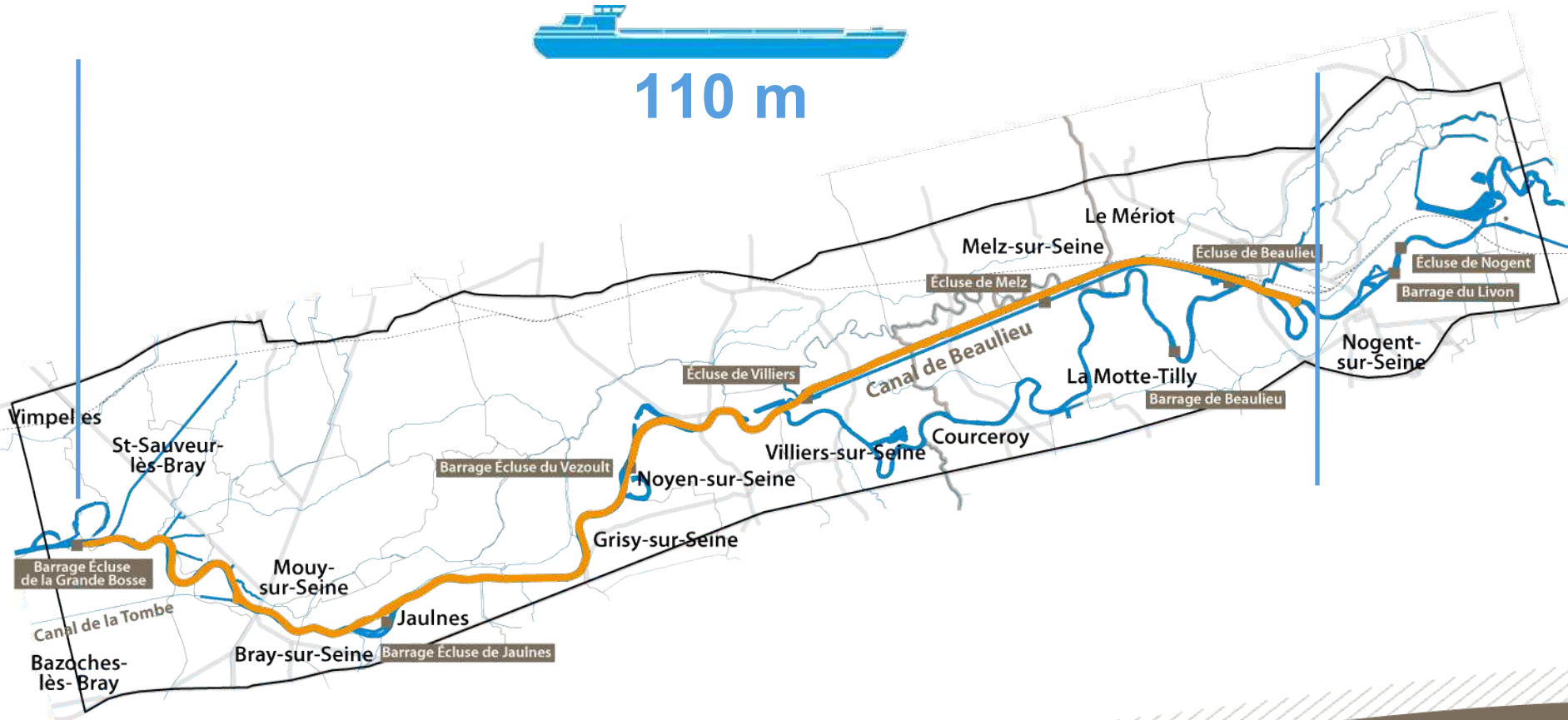
- > Estimation du coût : **214 millions €**
- > Une augmentation du trafic de **+ 74 % en 2020**

Gabarits de bateaux autorisés à circuler

2 500 t



110 m

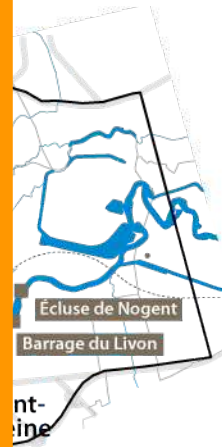
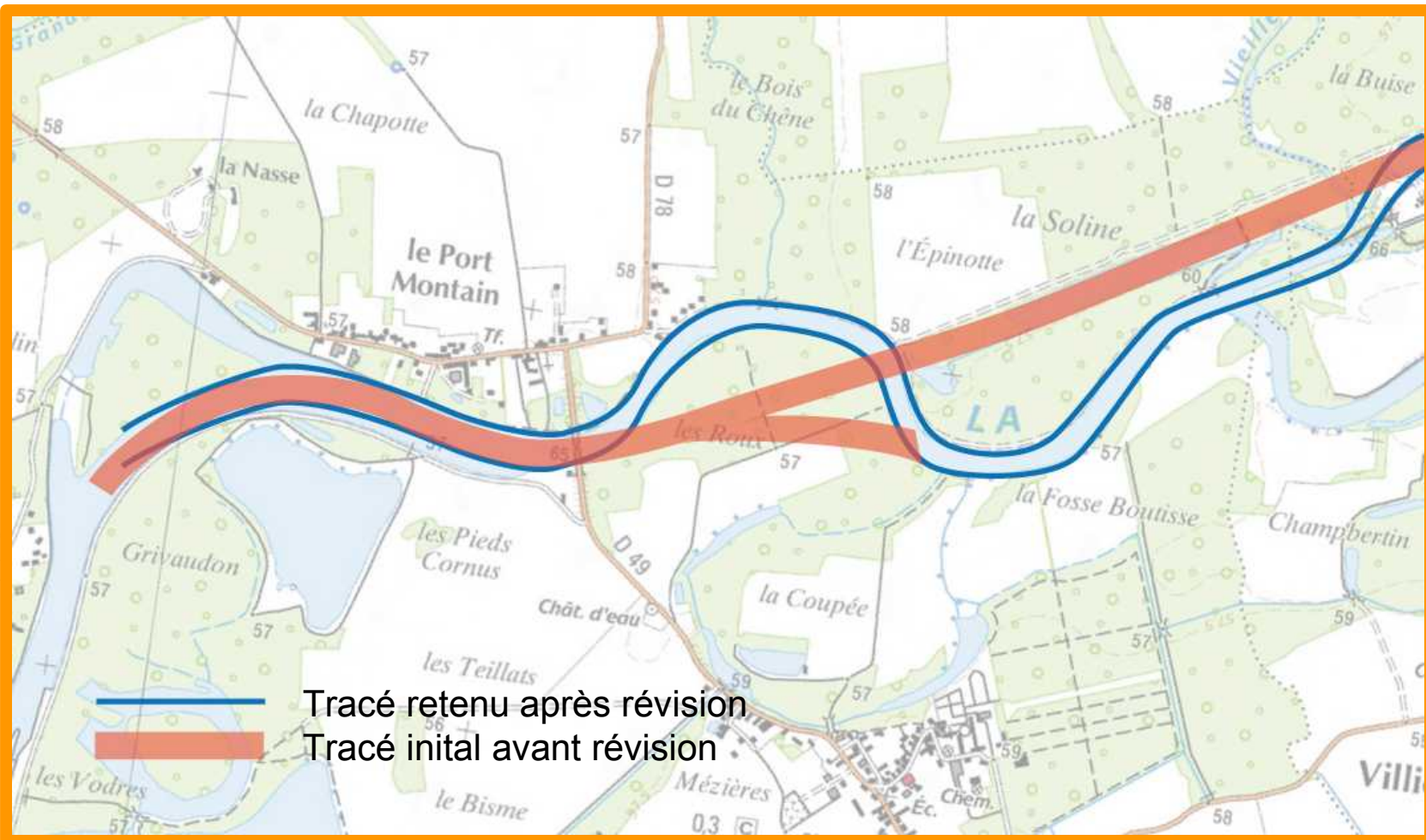


Les aménagements du scénario 3



Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

Construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine



Un scénario 4 écarté

Principe initial : mise au gabarit 3 000 t de l'ensemble de l'itinéraire (bateaux Grand Rhénan 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

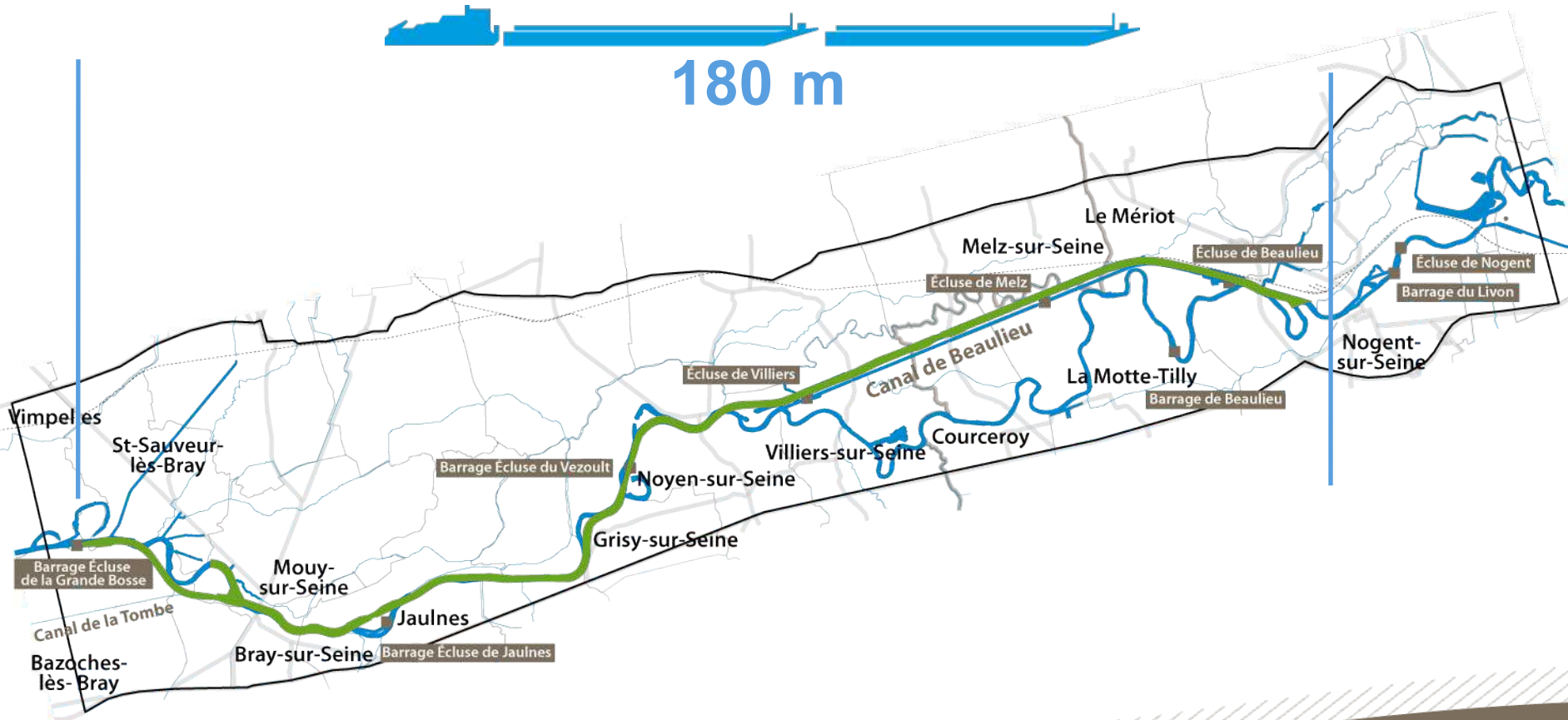
Objectif : mise au gabarit 4 000 t de l'ensemble de l'itinéraire pour établir une cohérence de gabarit avec l'ensemble de la Seine amont

- > Estimation du coût : **305 millions €**
- > Des prévisions de trafics similaires au scénario 3

Gabarits de bateaux autorisés à circuler

4 000 t

180 m

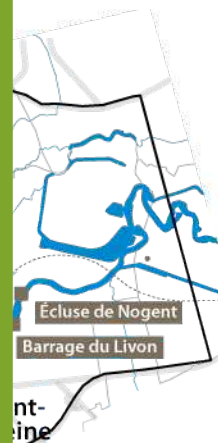
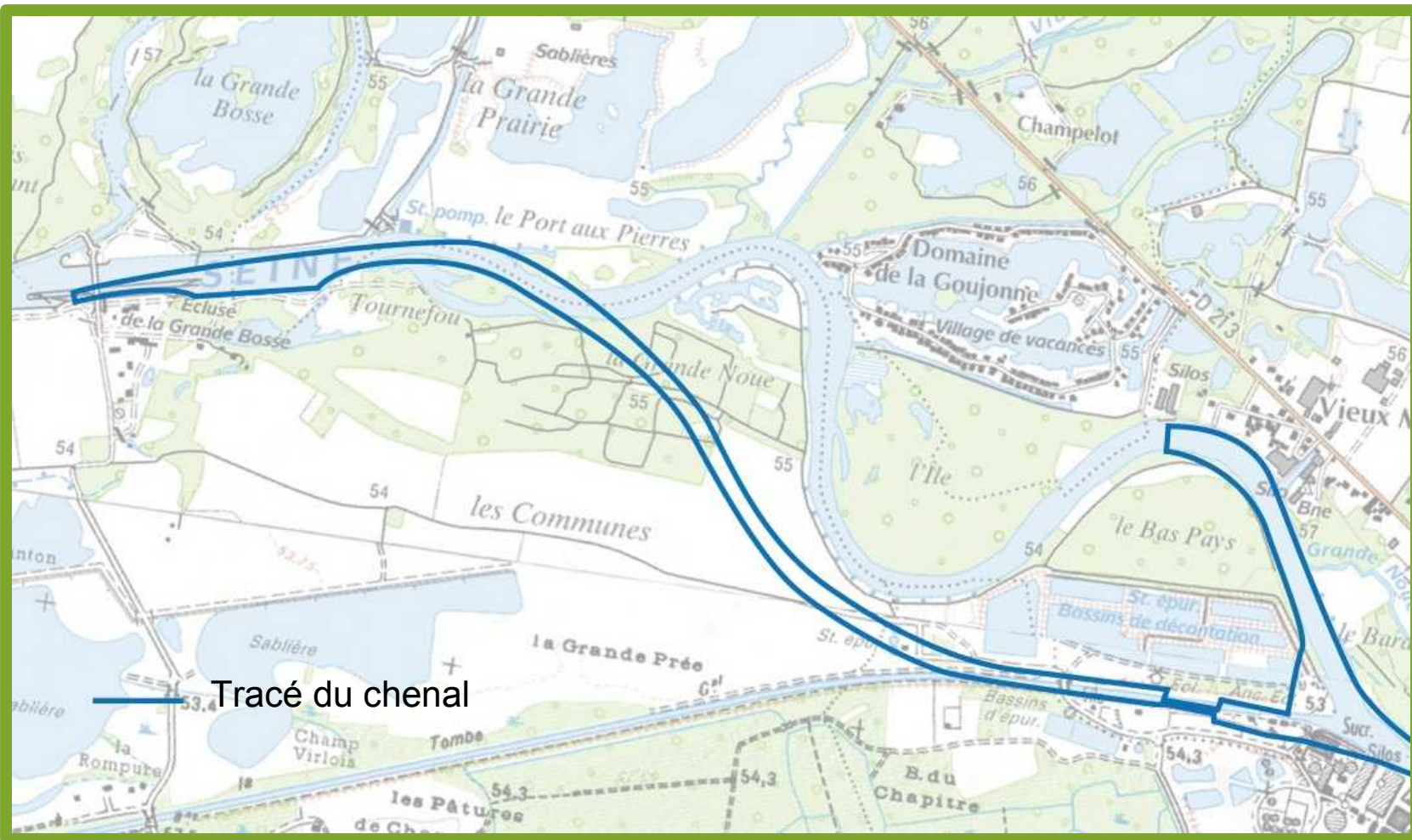


Les aménagements du scénario 5

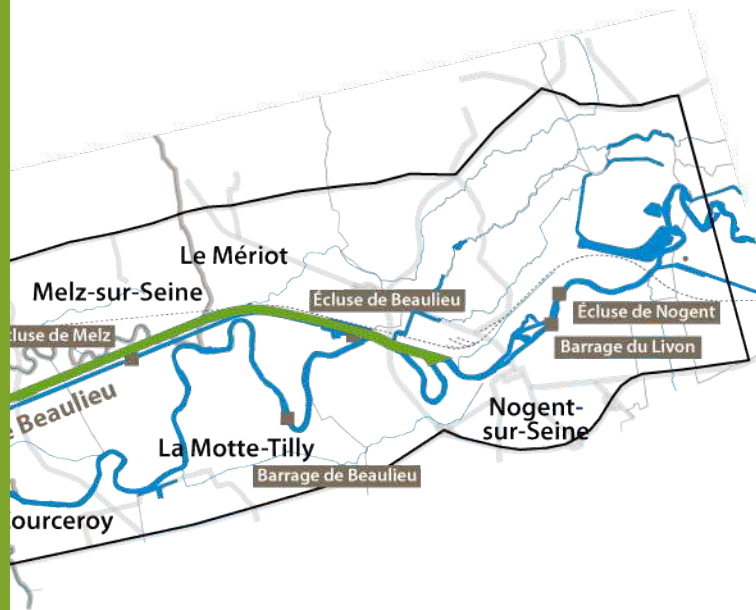
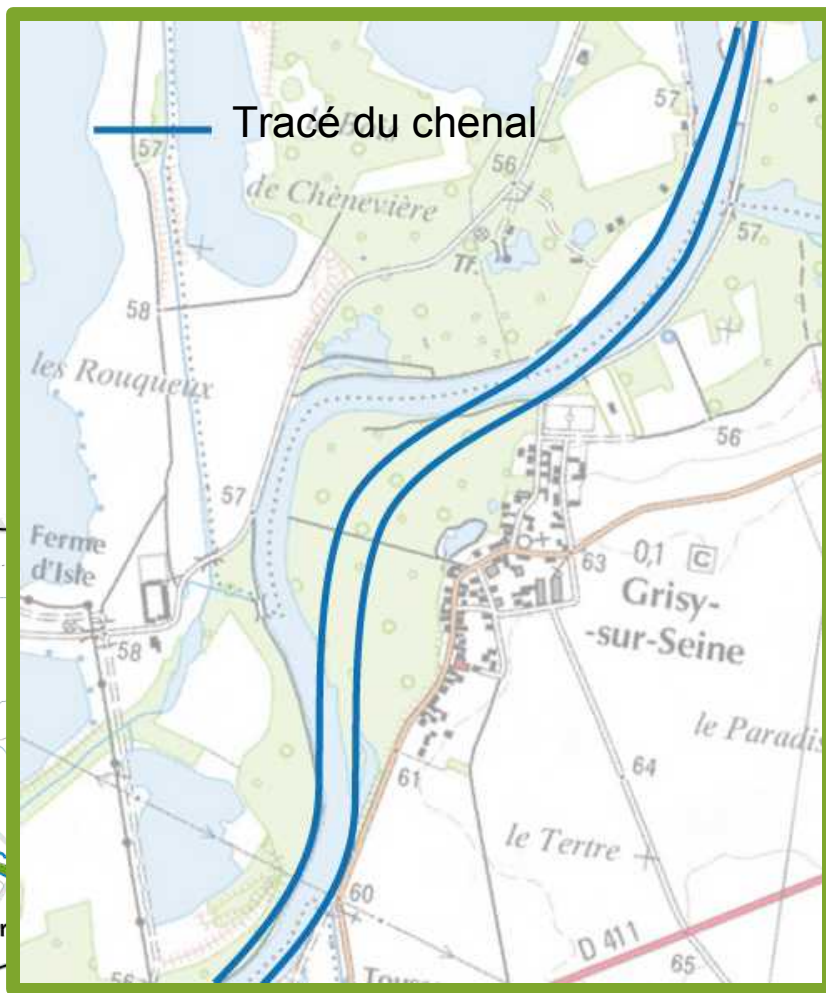


Travaux en Seine : élargissement du chenal, rectification des berges

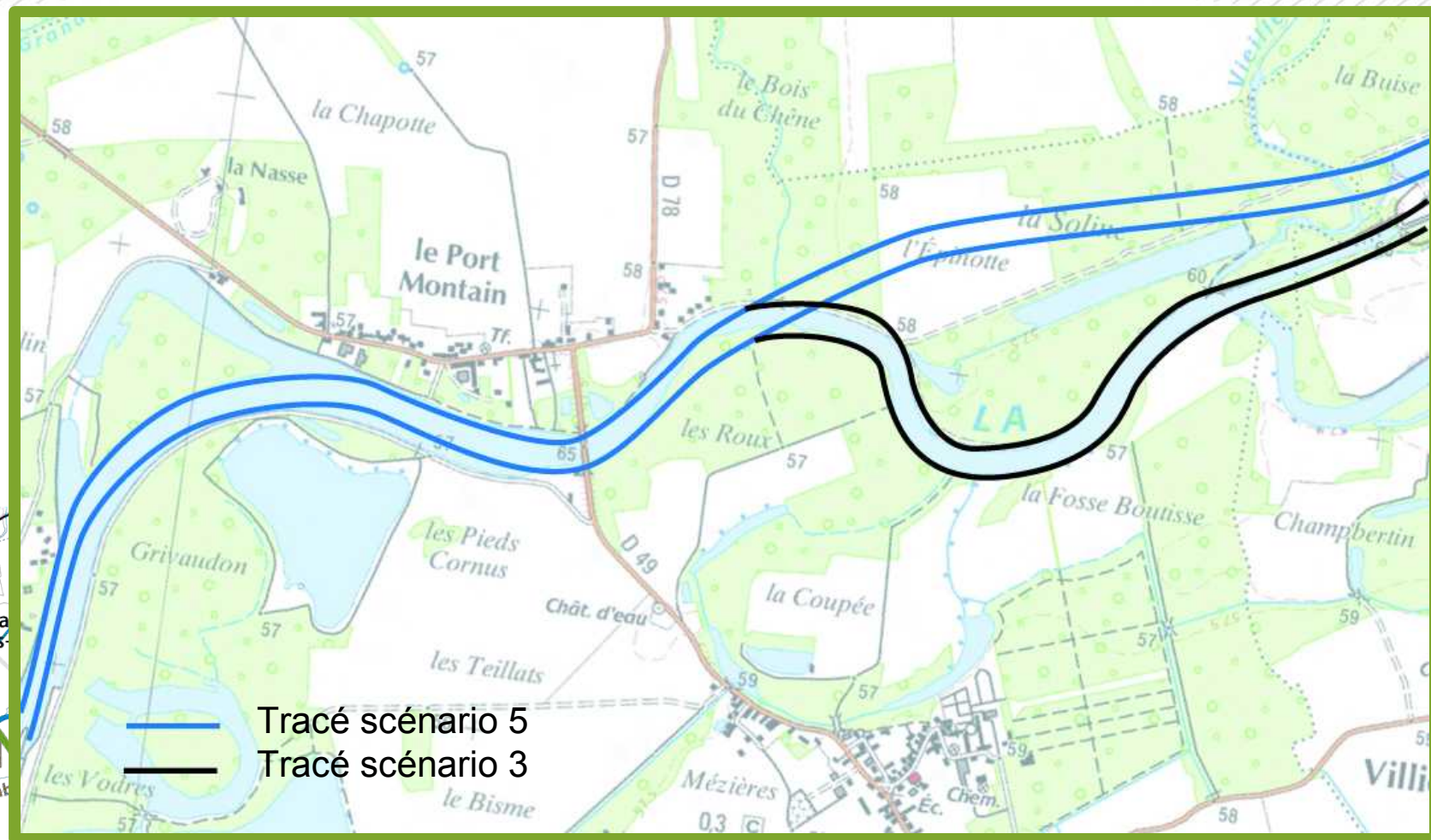
Zoom sur la création d'un canal de dérivation entre La Grande Bosse et Bray-sur-Seine



Zoom sur Grisy-sur-Seine



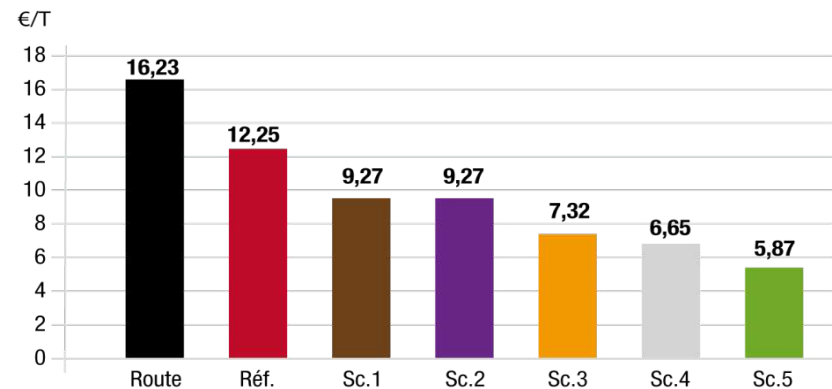
Construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine



Des retombées positives sur l'économie locale

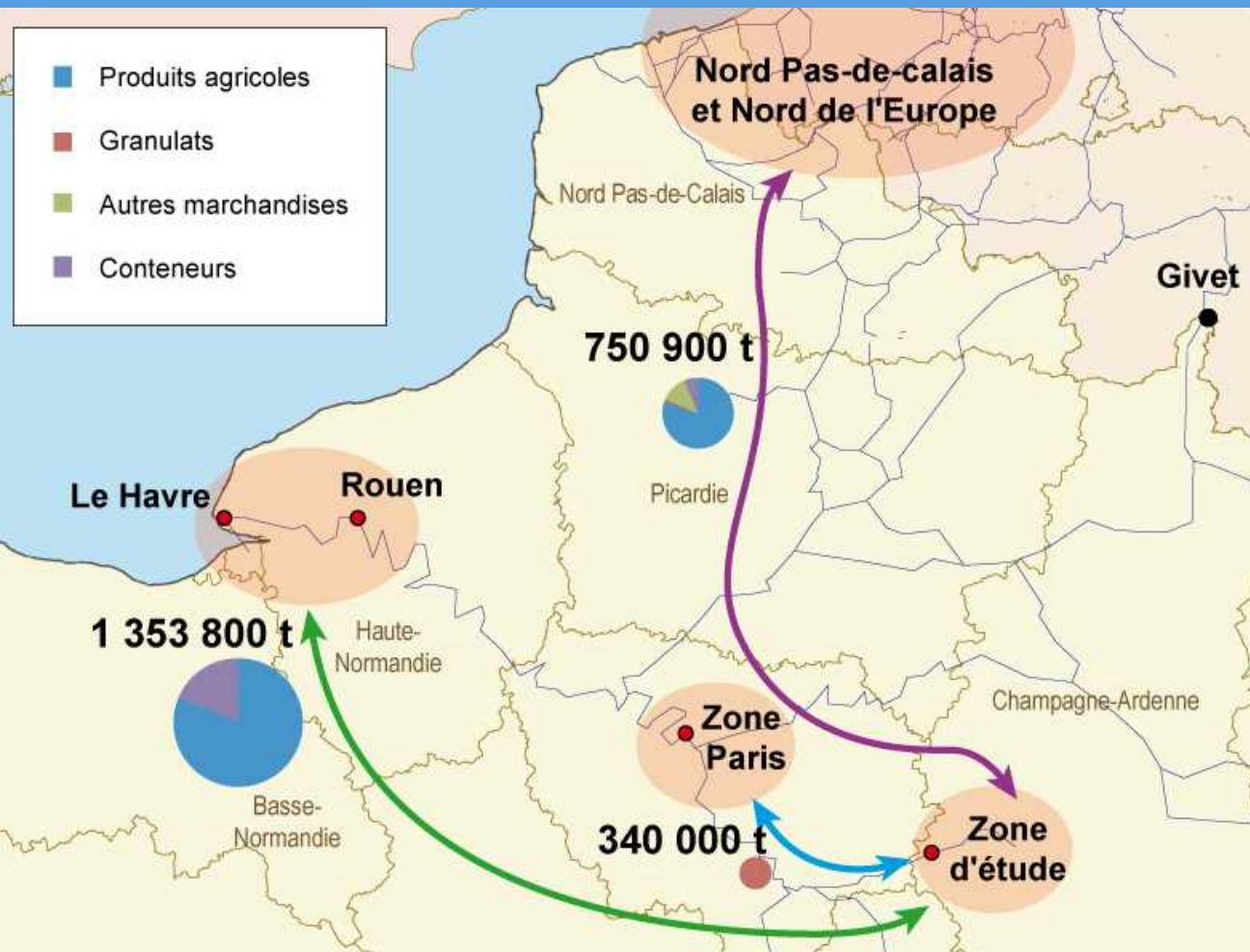
> Des coûts de transport moindres : **perspectives de nouveaux marchés ou économies pour les chargeurs**

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



- > **Des retombées en matière d'emploi** : pendant le chantier et pendant l'exploitation
- > **Participe 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 CO₂ chaque année**
- > **Amélioration du cadre de vie** grâce à la diminution du nombre de poids lourds sur les routes : **selon les scénarios de 20 000 à 27 000 camions évités chaque année**

Un projet favorisant les échanges



> 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

Les impacts résiduels des scénarios

> Impacts environnementaux :

- **Emprises résiduelles** des scénarios sur des zones à enjeux environnementaux exceptionnels
- **Des mesures de compensation** à envisager pour contrebalancer les impacts résiduels

> Impacts hydrauliques :

- **Période de basses eaux** : abaissement du niveau d'eau très faible
- **Périodes de moyennes eaux** : réhaussement de la ligne d'eau (biefs du Vézoult et de Jaulnes) favorable pour l'alimentation de la nappe et les milieux humides
- **Périodes de crue** : maintien des conditions d'inondation du lit majeur (fréquence, surface, durée)
- **Neutralité hydraulique** vis-à-vis du projet des Grands lacs de Seine



Conclusion

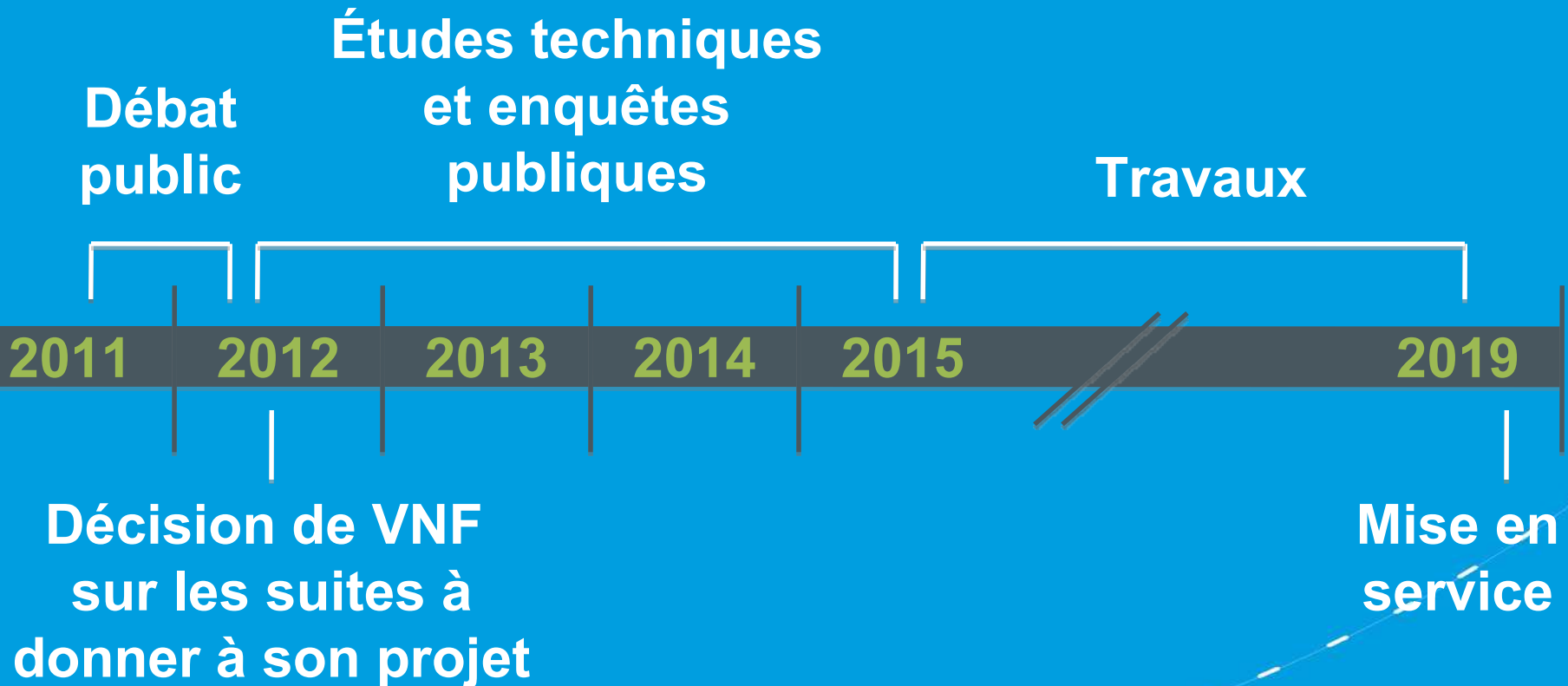
Comparaison des scénarios

	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 ₂ 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