

Réunion du groupe technique du Comité de pilotage de la Bassée

Vendredi 10 juillet 2009

Présents :

M. Adnot (DIREN) ; S. Aubin (Tassili pour l'IIBRBS) ; T. Baron (ss-Préfet de Provins) ; A. Berbain (VNF) ; H. Duchateau (Stratec pour VNF) ; P.Y. Durand (IIBRBS) ; C. Jost (IIBRBS) ; R. Hellot (Setec pour VNF) ; L. Hubert (DIREN) ; J. Le Dall (SNS) ; P. Maret (AESN) ; J. Pittion (DREIF) ; C. Rousseau (DDEA 77) ; D. Tournette (SNS) ; A. Turri (Préfecture 77) ; P. Verdeaux (CGEEDD).

1 – Le compte-rendu du groupe technique du 25/05/09 n'appelle pas d'observation.

2- Organisation des débats publics

P. Verdeaux a rencontré Monsieur Patrick Legrand, vice-président de la commission nationale du débat public, lors d'un entretien auquel les deux maîtres d'ouvrages – IIBRBS et VNF – étaient conviés. Monsieur Durand, pour l'IIBRBS a pu participer à cette réunion.

Il ressort, d'après P. Legrand, que les deux projets répondant à deux philosophies différentes, n'ayant pas de superposition géographique directe même s'il existe une influence hydraulique de l'un sur l'autre, peuvent faire l'objet de deux consultations distinctes : en 2010 (septembre à décembre vraisemblablement) pour le projet de l'IIBRBS et en 2011 pour le projet de canal, comme inscrit dans la loi Grenelle 1.

Cette analyse comporte aussi des inconvénients : les deux projets étant malgré tout liés, il faudra convaincre les acteurs locaux de la pertinence de réaliser deux consultations, car l'un constitue pour les acteurs de la bassée, une contribution à la diminution des crues de l'agglomération parisienne tandis que l'autre représente un impact positif à l'économie locale. Lors du débat sur les casiers, VNF sera également interrogé sur le projet de canal qui ne sera qu'à un stade précoce d'étude, ne permettant pas de réunir tous les éléments de réponse. Si le projet de casier est considéré comme celui « pour Paris » et celui de canal « pour la région de la Bassée », le décalage des deux consultations ne risque-t-il pas d'être considéré comme un report du projet à dimension plus locale ?

La possibilité de mener un débat unique en amont de la consultation sur chacun des projets, c'est à dire davantage sur les principes d'aménagement de la Bassée que sur les projets séparément, pourrait être soumise à M. Legrand, car dans l'autre hypothèse, gérer l'articulation des deux consultations relèvera également au moins en partie de la CNDP.

L'information publique peut être également engagée en dehors du débat de la CNDP, par le moyen de réunions publiques. Pour que ces réunions ne soient pas limitées à des grand-messes où les invités ne pourront porter que des messages très formels, il conviendrait plutôt de prévoir plusieurs réunions par groupes d'acteurs : élus, acteurs économiques, associations de protection de la nature. L'IIBRBS a engagé au cours des années passées de nombreuses consultations locales ; il n'en est rien pour le projet de VNF. M. Legrand estime qu'en amont d'un débat public, il doit y avoir eu des consultations.

La réunion d'une commission d'information des élus est également prévue le 19 octobre. Les thèmes de ce comité seraient « la gouvernance » et « les volets économiques des projets ». Ce sujet de deux débats publics sera également à l'ordre du jour.

3 – Présentation des volets économiques des projets

3.1 – Canal

L'objectif de l'étude est de soumettre les prévisions de trafic à l'horizon 2020 à tous les scénarii de transport : modal, fer, route et fluvial. Le besoin de transport dans la région augmenterait d'un tiers entre 2007 et 2020, passant de 12 Mt à 18 Mt.

La solution de référence (S1)correspond à la situation présente sans investissement d'accroissement de capacité.

5 scénarii sont analysés et comparés au premier (S1). Les 5 scénarii (s)offrent des capacités croissantes de transport fluvial :

(S2)= équiper les ouvrages en aval de Bray sur Seine à 3.000 t et créer une zone de retournement à Bray. Le canal de Beaulieu serait équipé de zones de garage permettant le croisement.

(S3)= créer un port à Villiers sur Seine accessible au gabarit 3.000 t avec zone de retournement. Même équipement de zones de garage le long du canal de Beaulieu.

(S4)= remplacer le canal de Beaulieu par un nouveau canal permettant des convois de 110 m avec 3,20 m de mouillage (ce qui correspond à une classe Va)

(S5)= même projet que dans le (S4) mais pour des convois de 135 m. A noter que le passage de Paris est limité à des convois de 120 m et 110 m en mauvaises conditions. Pour rendre pleinement efficace l'équipement du scénario (S5), il conviendrait de réexaminer ces contraintes de circulation dans Paris.

(S6)= gabarit Vb.

Cette étude sur les prévisions de trafic et les enjeux de développement pourra être présentée lors des réunions d'octobre. En revanche à cette date, le volet hydraulique et le volet environnemental auront à peine commencé.

La partie économique de l'étude devrait approfondir les alternatives à l'investissement fluvial : les simulations sont réalisées à coût marginal constant pour les alternatives de transport (fer et route), or le montant chiffré pourrait aussi viser à l'amélioration des autres modes, modifiant leur coût marginal, de la même façon que la modernisation du canal diminue le coût marginal du transport fluvial.

Par ailleurs, après les approches thématiques et successives engagées (économie, hydraulique, environnement) toutes les conséquences sont à présenter : à titre d'exemple, pour l'activité locale, la perte d'activité du port de Bray à partir du scénario 3, ou la comparaison des scénarii en fonction de leur impact environnemental respectif.

Compte tenu de l'importance du trafic de conteneurs susceptible de transiter par le secteur Bray –Nogent d'étudier avec les élus les possibilité d'une plateforme adéquate d'environ 10 ha jouxtant la voie d'eau et la voie ferrée.

3.2 – Casiers de ralentissement dynamique de crue

Compte tenu de l'importance des dégâts évités à l'aval de l'ouvrage et jusqu'à Conflans Sainte-Honorine, chiffrés à près de 12 milliards d'euros, l'intérêt économique de l'ouvrage ne donne pas lieu à interprétation. Le projet a été longuement étudié et présenté : Les travaux d'études ont duré 5 ans pour un coût de 4 millions d'euros et une concertation intensive, notamment avec les acteurs locaux du projet. Une synthèse a été présentée finalement aux acteurs locaux en 2005.

Cette synthèse peut être un bon support pour la consultation, mais avec le fait nouveau que le projet de canal est à l'étude, avec pour objectif qu'il soit « hydrauliquement neutre » à l'aval.

4 – conclusion

Il faut nécessairement entrer dans une démarche d'évaluation globale, qui est le mode de faire de l'évaluation environnementale et ne pas rester à une approche thématique et successive, qui ne permet pas de prendre en compte toutes les conséquences des projets :

- Monsieur Verdeaux a rendez-vous le 10 juillet après-midi avec l'autorité environnementale placée auprès du CGEDD pour obtenir les orientations de l'évaluation environnementale des projets, préfigurant le cadrage environnemental.

- La réunion du prochain groupe technique, programmée pour le 8 octobre à 10H, sera consacrée au volet environnemental des projets et à préparer la vision « développement durable » à présenter à la commission d'information du 19 octobre. L'angle de vue « développement durable » devra mettre sur les même plans d'analyse les dimensions économique, sociale et environnementale des deux projets d'aménagement de la Bassée.

- Parallèlement, pourront se tenir des réunions d'information avec les représentants du monde économique et associatif début octobre (après avis de la préfecture).

PM : M. Verdeaux a RDV avec C. Jacob le 27 août et le préfet de région IDF le 16 septembre