



## Réponse de VNF au cahier d'acteur n°20 Conseil scientifique du Comité de Bassin Seine-Normandie

### Question du cahier d'acteur :

« Outre l'enjeu écologique lié à l'intérêt du recours à la voie d'eau par rapport à d'autres modes de transports plus polluants, l'enjeu présenté dans le dossier est celui du développement économique de cette zone en lien avec l'activité agricole d'une part et l'activité d'extraction de granulats d'autre part. (...) Pour le Conseil scientifique il apparaît important de positionner ces enjeux dans le cadre d'une analyse du développement global de ce territoire. Les activités liées à l'éco-tourisme, mentionnées dans le dossier, pourraient faire l'objet d'une analyse plus poussée. Par ailleurs la dynamique des activités économiques de ce territoire apparaît un élément clef pour juger de l'opportunité du projet. Comment a évolué le projet dans le temps ? Quels sont les problèmes et perspectives de développement des secteurs économiques visés ? »

### Réponse de VNF :

Les premières études du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ont été entreprises dans les années 80. Le tracé envisagé à cette époque était un tracé très rectiligne et l'un des barrages du secteur était supprimé (le barrage de Jaulnes). Ce projet qui avait de forts impacts sur l'environnement, n'a pas été poursuivi en l'état du tracé envisagé.

Depuis 2009, suite aux conclusions du rapport de Pierre Verdeaux, Ingénieur général des ponts, eaux et forêts, VNF étudie une nouvelle version de ce projet présentée aujourd'hui au débat public. Dans ce cadre, cinq scénarios ont été étudiés et optimisés au cours d'un processus de deux années d'étude. Les tracés ont été envisagés afin de prendre en compte non seulement les besoins de transport fluvial incompatibles avec les contraintes de navigation qui existent aujourd'hui, mais également les forts enjeux environnementaux et hydrauliques.

Le projet actuellement présenté au débat public a été adapté aux nombreux enjeux du territoire.

Les principaux secteurs économiques concernés par le projet sont :

- les produits agricoles ;
- les granulats ;
- les conteneurs.

Ces filières sont largement représentées dans la vallée de la Bassée et son périmètre proche : de nombreuses exploitations agricoles et silos le long de la voie d'eau, de nombreuses carrières en Seine-et-Marne et dans l'Aube, plusieurs ports publics et quais privés le long de la voie d'eau, implantation de nouvelles entreprises aux capacités de production importantes.

Pour la filière granulats, l'évolution sur le secteur qui a été évaluée en collaboration avec l'UNICEM

(Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction), suit les conclusions du groupe de travail régional « approvisionnement » dans le cadre de la reprise du schéma directeur des carrières de l'Île-de-France.

Pour la filière agricole, l'évolution de la demande a été estimée sur la base des intentions déclarées des chargeurs déjà implantés dans la zone d'étude, notamment les groupes Soufflet, Saipol et Nouricia, à l'horizon 2020. Cette évolution a été prolongée jusqu'à 2050 en retenant (prenant) un taux de croissance annuel moyen de 0,5%. Pour mesurer l'effet du projet, a été posée l'hypothèse qu'avec la réduction des coûts de transports/d'accès aux grands ports maritimes d'exportation, notamment Rouen pour ce qui concerne ces produits, la zone de collecte de chaque acteur serait élargie et lui permettrait de produire et d'exporter plus.

Pour la filière conteneurs, l'hypothèse de croissance de la demande retenue est identique à celle du Grand Port Maritime de Havre, soit 6% par an jusqu'en 2020, 3% entre 2020 et 2040 et 2,5 % ensuite jusqu'en 2050. Aucune hypothèse d'induction (trafic induit par la création de nouvelles activités suite à la mise en œuvre du projet) n'a été faite, compte-tenu des limites de capacité du port de l'Aube.

Pour les autres filières, les évolutions ont été envisagées en fonction des prévisions nationales d'évolution de la consommation des ménages et/ou du PIB.

Tous les détails de cette analyse sont disponibles sur le site internet du débat : <http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/informer/c-evaluation-socio-economique.html>

Enfin, le débat public a été l'occasion de débattre de ces hypothèses de développement avec les différents acteurs du territoire, notamment lors des deux réunions consacrées à ce thème.

### **Question du cahier d'acteur :**

« Enfin et plus généralement, la question de la gouvernance des projets se pose et mériterait d'être explicitée. Y aura-t-il une instance de supervision et de mise en cohérence des deux projets ? Comment seront prises les décisions relatives à la mise en priorité des usages de l'eau en cas de besoins contradictoires ou en situation d'urgence ? Comment seront associées les diverses parties prenantes à cette gouvernance ? »

### **Réponse de VNF :**

Depuis 2009, un comité de pilotage présidé par le préfet de Bassin a été mis en place afin d'assurer la cohérence entre les deux projets. Ce comité disposait également d'une émanation technique, conduite par M. Verdeaux, Ingénieur général des ponts, eaux et forêts, ayant pour objectif de coordonner les études des deux projets. Si le comité de pilotage est actuellement suspendu pendant la durée du débat, il pourrait être remis en place si les deux projets devaient se poursuivre à l'issue du débat public.

Concernant les décisions relatives à la mise en priorité des usages de l'eau en cas de besoins contradictoires ou en situation d'urgence, les projets n'ont pas vocation à modifier la situation actuelle. En conséquence le mode de gouvernance existant actuellement perdurerait.

### **Question du cahier d'acteur :**

« Le scénario médian paraît s'imposer naturellement : il présente un bon TRI, pour un coût raisonnable ; il apparaît comme un scénario pragmatique parce qu'il était déjà « préparé » par les aménagements précédents (casiers pour les matériaux de construction de la centrale de Nogent sur Seine). Ne constitue-t-il pas de ce fait un scénario pré-décidé, issu de projets mis en place dès les années 1970 ?

### **Réponse de VNF :**

En 2009, VNF a choisi d'étudier un large panel de scénarios, afin de pouvoir proposer au débat l'ensemble des solutions envisageables, sans a priori. Les différents scénarios étudiés reposent tous sur des fonctionnalités réelles mais différenciées :

- le scénario 1 permet une desserte à grand gabarit de Bray-sur-Seine et améliore la desserte (fluidité et conditions de navigation) jusqu'à Nogent-sur-Seine ;
- le scénario 2 a été envisagé dans le cas où une plate-forme portuaire se développerait dans le secteur de Villiers-sur-Seine. Il permet donc une desserte à grand gabarit jusqu'à l'entrée du canal de Beaulieu et améliore la desserte actuelle jusqu'à Nogent-sur-Seine ;
- le scénario 3 assure une desserte à grand gabarit jusqu'à Nogent-sur-Seine ;
- le scénario 4 assure une desserte à grand gabarit pour des bateaux de longueur plus importante (135 m contre 110 m) que pour le scénario 3. Ces bateaux sont de plus en plus utilisés sur le Rhin notamment. Ce scénario a cependant été abandonné suite aux difficultés de passage dans Paris pour ce type de bateau ;
- Enfin le scénario 5 est conçu pour assurer une desserte jusqu'à Nogent-sur-Seine pour les bateaux de 180 m. Les convois étant alors composés d'un pousseur et de deux barges, le passage de Paris devient possible en enlevant une barge avant la traversée de Paris. Ce scénario permet alors un gabarit équivalent à celui du reste de la Seine Amont.

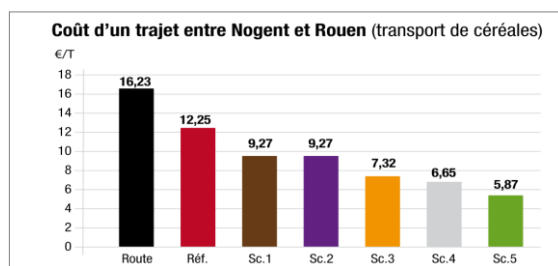
Les quatre scénarios retenus ont depuis cette première réflexion fait l'objet d'un même niveau d'étude : cette démarche nous a permis de comparer leurs impacts et leurs bénéfices respectifs tels qu'ils sont présentés dans le dossier du maître d'ouvrage. Ces scénarios, par leurs caractéristiques techniques notamment, n'ont pas de lien avec les projets envisagés dans les années 70. Seule la réalisation d'un canal à grand gabarit entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en utilisant les casiers SEDA est conservée (solution qui limite les impacts).

### **Question du cahier d'acteur :**

La mise au gabarit 2500 tonnes change-t-elle vraiment la donne par rapport au désenclavement de la région de Nogent sur Seine ?

### **Réponse de VNF :**

Le projet permettrait le désenclavement de la région de Nogent-sur-Seine en dynamisant son activité économique. En effet, grâce aux économies réalisées sur le coût de transport, le projet permet d'accroître très sensiblement la compétitivité de la région de Nogent-sur-Seine. Comme le montre le graphique suivant, les coûts de transport sont divisés par deux, voire par trois en fonction des scénarios :



Cette baisse de coût permet donc d'envisager le gain de nouveaux marchés à l'exportation, l'implantation de nouvelles activités économiques et ainsi la création de nombreux emplois.

Une étude, disponible sur le site internet du débat (<http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/docs/etudes/nouvelles-etudes/complement-calcul-emplois-lies.pdf>), montre que le projet permettrait de conforter ou créer plus de 500 emplois par an à l'horizon 2020, si l'on se situe dans le cadre du scénario 3.

De plus, la voie d'eau est le seul mode de transport non saturé et permettant un passage aisé et à nuisances très limitées de Paris et sa région, contrairement à la route et à la voie ferrée. Bénéficier d'un gabarit de navigation comparable à celui du reste de la Seine en amont de Paris serait un atout important pour Nogent-sur-Seine et sa région, l'impact serait également positif pour Bray-sur-Seine, les départements de l'Aube et de la Seine-et-Marne et la région Champagne-Ardenne (Nogent-sur-Seine est l'un des deux ports de la région Champagne-Ardenne).

Cette analyse a été confirmée par différents cahiers d'acteurs publiés au cours du débat public.

### **Question du cahier d'acteur :**

« Enfin la question du financement du projet reste encore en suspens : Qui supportera le coût de ce projet ? Quelle sera la participation des bénéficiaires potentiels ? Le projet évoque bien un surpéage pour le transport de marchandises, mais sans ordre de grandeur en termes de financement attendu. »

### **Réponse de VNF :**

Si les études d'opportunité préparatoires au débat public ont bien fait l'objet d'un co-financement des régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, du département de l'Aube, de la ville de Nogent-sur-Seine et de la Chambre de Commerce et Industrie Troyes-Aube, le financement du projet lui-même n'est pas encore arrêté.

Comme pour les études d'opportunités, les possibles contributeurs institutionnels sont VNF, l'État, les collectivités locales et l'Europe dans le cadre de son programme « Réseau Trans-Européen de Transport ».

Selon les études actuelles, les usagers et les opérateurs de transports sont par ailleurs les principaux bénéficiaires du projet de VNF. Celui-ci génère aussi un gain socio-économique notable sur le plan environnemental (entre 10% et 33% de la Valeur actualisée nette du projet selon les scénarios), grâce à la diminution des émissions de CO2 et la diminution de trajets de poids lourds (baisse des nuisances sonores, des accidents et de l'usure des routes).

Une étude est actuellement en cours pour analyser les conditions dans lesquelles les principaux bénéficiaires pourraient contribuer au financement de l'infrastructure.

**Question du cahier d'acteur :**

« La question des impacts environnementaux sur la zone humide, très sensible à de faibles variations de la hauteur d'eau se pose directement. Les résultats des simulations parlent d'un impact hydraulique de quelques centimètres, ce qui est fondamental dans le fonctionnement ou le non fonctionnement de la zone humide. Les incertitudes sur les résultats des modélisations sont-elles suffisamment étayées pour que l'on puisse réellement se baser sur les premières simulations effectuées ? Comment la complexité des interactions eaux superficielles / nappes ; lit mineur – lit majeur – annexes hydrauliques a-t-elle été modélisée et calée ? »

**Réponse de VNF :**

Les niveaux d'incertitudes sur les résultats des modélisations sont précisés et argumentés dans les différents rapports de l'étude d'hydraulique disponible sur le site internet du débat public : <http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/informer/b.-modelisation-hydraulique-de-la-vallee-de-la-petite-seine.html>

Le calage du modèle, validé par un comité de suivi regroupant les différents services de l'État compétents sur ces questions ainsi que Seine Grands lacs, montre que les résultats obtenus sont convergents et qu'il permet de restituer fidèlement une large gamme de régimes hydrologiques aussi bien en lit mineur qu'en lit majeur (marge d'incertitude de moins de 15cm en période de crue et de moins de 10% pour les débits).

Pour les simulations réalisées, l'écart entre la situation modélisée avec ou sans projet présente une marge d'incertitude de l'ordre du centimètre.

Votre question rejoint de nombreuses questions posées au cours du débat public. Une expertise hydraulique menée par des experts indépendants est donc actuellement organisée par la Commission particulière du débat public pour confirmer la robustesse des modèles et la complémentarité entre les deux modèles des deux projets.

**Question du cahier d'acteur :**

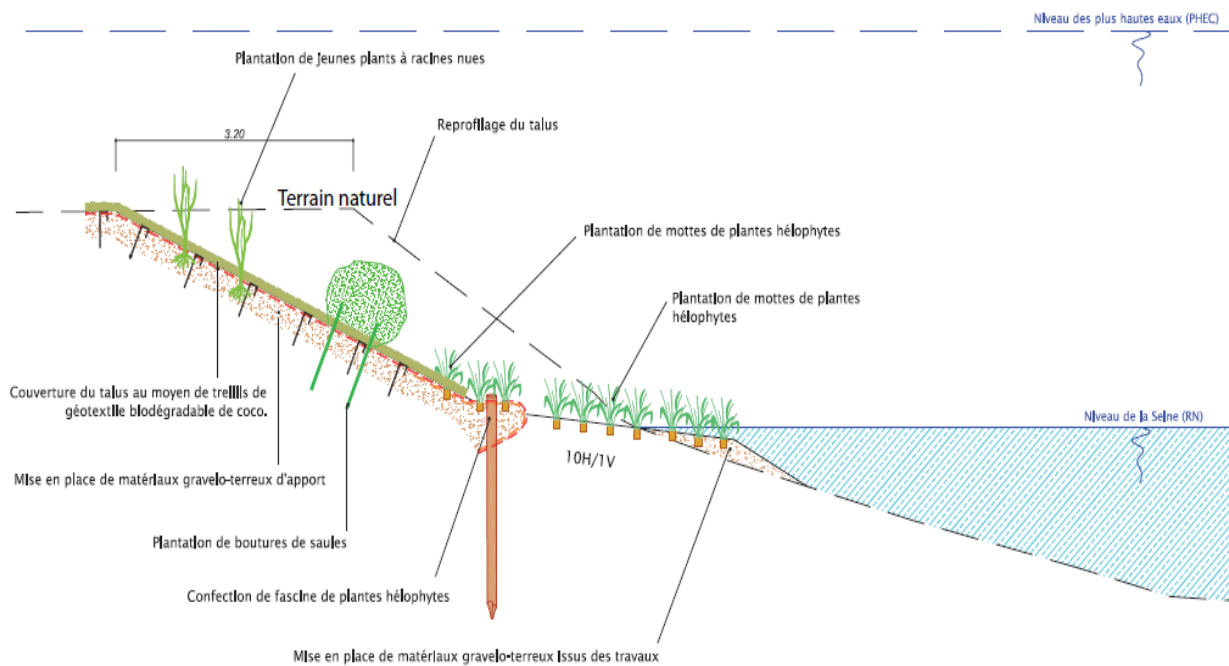
De même les berges jouent un rôle écologique primordial et leur traitement dans les projets présentés n'est pas précisé.

**Réponse de VNF :**

Le traitement des berges impactées par le projet est abordé dans les études techniques environnementales du projet de mise à grand gabarit.

Un linéaire de 10 à 13 km de berges serait impacté en fonction du scénario. Il est envisagé de réaliser une reprise de ces berges avec des techniques végétales ou des techniques mixtes (enrochement et végétaux). La technique des palplanches ne serait retenue que très ponctuellement, aux abords des nouveaux ouvrages ou en cas de besoin pour limiter l'emprise du projet.

Le schéma ci-après (disponible sur le site internet du débat public : [http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/docs/etudes/nouvelles-etudes/A.Etude-env-technique/A\\_Etude\\_technique\\_environ\\_rapport\\_etude.pdf](http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/docs/etudes/nouvelles-etudes/A.Etude-env-technique/A_Etude_technique_environ_rapport_etude.pdf)) présente la coupe type des aménagements de berges qui pourraient être mis en place dans le cadre du projet :



Dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, ces propositions d'aménagement devront être affinés avec les acteurs compétents sur ces questions. Une vérification au batillage de ces aménagements sera également à réaliser.

### **Question du cahier d'acteur :**

« La question de la validité à long terme du projet au regard des modifications potentielles liées au changement climatique n'est pas posée dans le dossier. »

### **Réponse de VNF :**

Cette question n'est effectivement pas traitée pour l'instant dans les études menées en préparation du débat public. Dans l'hypothèse où est prise la décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, ce sujet serait abordé au travers des études relatives aux besoins en eau du nouveau canal à grand gabarit.

### **Question du cahier d'acteur :**

« La question de la cohérence entre les projets (celui de la Bassée et celui de la mise à grand gabarit), pourtant centrale et qui justifie la tenue d'un débat public conjoint, semble encore mal établie, notamment pour la gestion hydraulique. La mise en perspective économique comme environnementale des deux projets reste à faire. Seule la neutralité hydraulique entre les deux projets est envisagée: est-ce suffisant pour assurer la cohérence entre les deux projets ? Pourrait-on envisager une plus grande complémentarité en cas de crue ? De même, la question d'un réaménagement de la partie aval du grand canal pour limiter son impact hydraulique sur la dynamique des crues et pour limiter l'impact écologique sur le fonctionnement de la zone humide (point qui n'est pas mentionné dans le dossier de maîtrise d'ouvrage) reste posée. »

## **Réponse de VNF :**

Tout d'abord, il est important de rappeler que les deux projets soumis au débat public « Aménagement de la Bassée sous maîtrise d'ouvrage Seine Grands lacs et mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine » sont décorrélés en termes de décisions sur la poursuite ou non des opérations.

Les études d'opportunité se sont principalement concentrées sur la question de la neutralité hydraulique du projet de VNF sur le projet de Seine Grands lacs. Il est à noter que déjà une première étude en trois volets (écologie, hydrologie et hydrogéologie et socio-économie) a été réalisée sur les effets cumulés des deux projets. Cette étude est disponible sur le site internet du débat public : <http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/informer/effets-cumules.html>

Dans l'hypothèse où est prise la décision de poursuivre les deux projets à l'issue du débat public, des études plus approfondies devront être menées pour assurer la cohérence entre les deux projets.

Concernant la complémentarité en cas de crue, cette piste a été abordée avec l'étude de la mise en place d'une zone de ralentissement dynamique des crues sur le secteur du projet de VNF au sud des Ormes-sur-Voulzie. L'objectif est de fermer les différents ouvrages hydrauliques existants sous la départementale D412 afin de créer un léger surstockage.



Les premières études montrent que cette solution permettrait de supprimer les faibles surcotes (inférieures au centimètre) créées par le projet de VNF.

Vous pouvez obtenir plus de détails en vous reportant à l'étude disponible sur le site internet du débat public : <http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/informer/h.etude-sur-la-neutralite-hydraulique-du-projet-de-vnf.html>

Sur le réaménagement de la partie aval, VNF travaille depuis 2010 à la restauration du bras de la Grande Bosse, un des délaissés créés lors de la mise à grand gabarit du tronçon Marolles – écluse de la Grande Bosse, sur les communes de Bazoches-lès-Bray, Vimpelles et Saint-Sauveur-lès-Bray. Ce projet de réaménagement est mené en partenariat avec Seine Grands Lacs et a pour objectif de reconnecter l'amont de ce bras (l'aval étant encore connecté à la Seine), afin de rétablir la circulation hydraulique et assurer le passage des poissons de part et d'autre du barrage de la Grande Bosse. Selon le planning prévisionnel de ce projet, une enquête publique est envisagée en 2013, pour des travaux à l'horizon 2014. Il est prévu que cette première expérience fasse l'objet d'un suivi écologique dont les conclusions pourraient s'appliquer à d'autres délaissés.