



Réponse de VNF à la contribution de Yonne Nature ENvironnement

Question de la contribution

« Quel est le coût de la perte de la fonctionnalité d'expansion pour la prévention des inondations de Paris, d'environ 1 m, de son aggravation de 30 cm ?, A-t-il été facturé aux usagers du canal ? »

Réponse de VNF :

Votre question concerne les conséquences de la précédente mise à grand gabarit de la Seine entre Montereau-Fault-Yonne et l'écluse de la Grande Bosse. Il n'y a pas eu d'estimation des coûts liés aux impacts hydrauliques de ces travaux.

Conscient des désordres hydrauliques induits par les travaux de canalisation de la Petite Seine entre Montereau-Fault-Yonne et l'écluse de la Grande Bosse à la fin des années 70, VNF dans le cadre de ce nouveau projet a pris en compte, dès les toutes premières études, les forts enjeux environnementaux et hydrauliques du secteur. Ainsi, il a été systématiquement cherché d'abord à éviter puis à réduire les impacts des différents tracés. Des modifications au projet initial ont donc été étudiées afin de répondre à ces enjeux. Elles portent sur :

- les tracés : raccordement plus rapide à la Seine du nouveau canal à grand gabarit pour le scénario 3 notamment ;*
- les conditions de navigation : navigation à vitesse réduite ou en alternat, permettant de diminuer la largeur du chenal et donc les terrassements nécessaires dans le lit de la rivière (tout en restant compatible avec les besoins de la navigation) ;*
- le rétablissement de plusieurs points d'échanges et de connexions entre la Seine et son lit majeur (Resson, La Vieille Seine) ;*
- la reprise des berges pour permettre une alimentation correcte du lit majeur en période de crue ;*
- la mise en place d'une gestion adaptée des barrages de Jaulnes et de Vezoult : rehaussement de la ligne d'eau notamment afin de maintenir les niveaux actuels d'inondation ;*
- le remblaiement en lit mineur pour limiter la section de la Seine et donc remonter la ligne d'eau afin de maintenir également les niveaux actuels d'inondation.*

L'ensemble de ces mesures, déjà intégrées dans le projet soumis au débat public, concourt donc à ce que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ait des impacts faibles à très faibles sur l'écoulement de la Seine aussi bien en période d'étiage que de basses eaux et de crue.

Concernant les conséquences de l'aménagement sur l'aval, une étude menée par Seine Grands lacs montre que le projet de VNF est neutre vis-à-vis de son ainsi que vis-à-vis des crues en Ile-de-France.

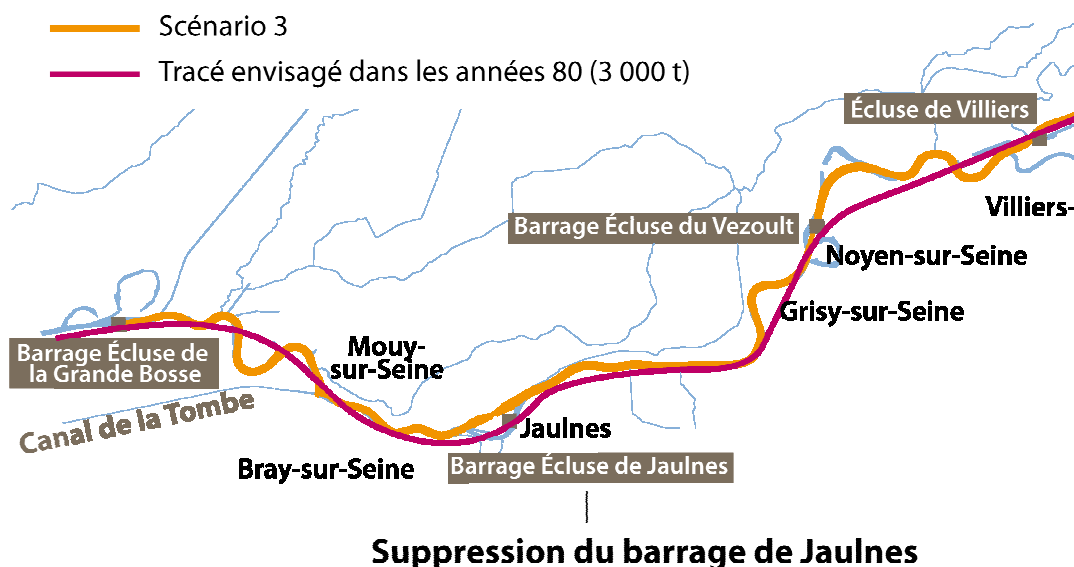
Cette question récurrente du débat nous a conduit , sous l'égide de la CPDP et en commun avec Seine Grands lacs, à soumettre à une expertise indépendante les

modélisations hydrauliques. Les conclusions de cette expertise sont attendues pour la fin du premier semestre 2012.

Enfin, VNF, en collaboration avec Seine Grands lacs, s'engage à étudier le réaménagement hydraulique et écologique des délaissés de la Seine créés par la mise à grand gabarit de la fin des années 70. Un premier projet est déjà en cours concernant la boucle de la Grande Bosse avec les études de maîtrise d'œuvre de remise en continuité hydraulique et piscicole de cet ancien méandre de la Seine situé au niveau du barrage de la Grande Bosse.

VNF en partenariat avec l'ADEME travaille actuellement sur un appel à projets concernant le bateau du futur. L'objectif est d'engager la transition vers des bateaux plus propres, plus sûres, plus économes et plus intelligents. Nous vous invitons à consulter le site internet de VNF à ce sujet : http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=29108&son_id=35442

Le projet présenté par VNF va également dans le sens d'une meilleure adaptation au cours d'eau naturel. En effet, à l'exception du scénario 5, les tracés proposés par VNF dans le cadre du projet respectent la sinuosité de la Seine. Comme le montre la carte ci-dessous, un travail d'optimisation des tracés a été réalisés par rapport au tracé qui avait pu être envisagé dans les années 80.



Les investissements réalisés pour implanter la papeterie Emin Leydier, l'usine de biodiesel SAIPOL et la malterie Soufflet sont de l'ordre de 400 millions d'euros. Si l'on se place uniquement du point de vue du coût, le déménagement de ces usines ne paraît donc pas pertinent étant donné son coût supérieur à celui du projet proposé par VNF.

Si l'on se réfère, à la « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressource », publiée en mars 2011 par la Commission européenne, « freiner la mobilité n'est pas une option ». En conséquence, une réponse à cette augmentation de déplacements tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre est bien la massification. Le projet présenté par VNF serait donc une réponse cohérente avec les orientations de la Commission européenne en permettant de réduire les émissions de CO₂ de 3000 à 4700 tonnes par an à l'horizon 2020 selon les différents scénarios envisagés.