

# Réunion publique

## « Enjeux environnementaux »

### GOUAIX

Le 29 novembre 2011

#### SYNTHESE

Date : le 29 novembre 2011 à 18h30

Lieu : Foyer rural – Gouaix

Durée : 3 heures et 10 minutes

Participants : 107 personnes

### Présentation du débat public Petite Seine Grand Gabarit

Le débat public est un moment de démocratie participative, pendant lequel les citoyens peuvent s'exprimer, confronter les arguments après avoir eu connaissance du projet. Dans 80% des cas, le débat conduit à modifier un projet, qui entre « technique » et en sort un peu plus « socio-technique », enrichi par les contributions des citoyens.

La Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé d'organiser simultanément un second débat portant sur le projet d'aménagement de La Bassée, car les deux projets présentent des enjeux environnementaux importants, ont un territoire commun et des enjeux hydrauliques et hydrologiques connexes. La difficulté consiste à ne pas confondre ces deux débats publics tout en les articulant pour intégrer ces enjeux communs.

Le débat public intervient très en amont dans la vie d'un projet, de manière à pouvoir discuter de tout. Il est organisé et animé par une commission particulière du débat public neutre (la commission n'a pas d'avis sur le projet) et indépendante vis-à-vis du maître d'ouvrage du projet, Voies navigables de France (VNF).

L'objet du débat est de présenter le projet de manière précise ; de faire en sorte que le public puisse poser des questions sur le projet ; d'établir de manière transparente, le plus sereinement et finement possible, un compte rendu des arguments échangés, préalable à la

décision qui sera rendue par le maître d'ouvrage. Ces deux derniers actes sont rendus publics, montrant ainsi l'engagement social que permet le débat public et sur lequel le public pourra ultérieurement demander des comptes au maître d'ouvrage sur ces engagements.

### **Présentation de la note de cadrage de l'Autorité Environnementale sur le projet de VNF**

Monsieur Christian BARTHOD, membre du Conseil général de l'environnement et du développement durable, membre de l'Autorité Environnementale, présente tout d'abord l'Autorité Environnementale.

Autorité administrative indépendante, elle existe pour les projets nécessitant une étude d'impact environnemental. Cette étude permet d'identifier les impacts environnementaux, les éviter ou les réduire. La mission de l'Autorité Environnementale est de relire ces études et de donner un avis rendu public, sans jamais se prononcer sur l'opportunité du projet. Elle répond ainsi à trois grandes familles d'enjeux : la nature de la trace du projet sur l'environnement, la qualité de l'étude d'impact, la garantie d'une bonne information du public.

Monsieur BARTHOD présente ensuite les conclusions de la note de cadrage publiée par l'Autorité Environnementale sur le projet de mise à grand gabarit (disponible sur le site du débat public), rappelant qu'elle a été sollicitée de manière volontaire par VNF :

- impacts sur la zone de La Bassée : l'autorité ne peut juger en l'état du projet si le rail constitue une alternative ;
- impacts du programme (ensemble du projet Petite Seine Grand Gabarit et des projets qui lui sont liés) : l'autorité ne peut les juger en l'état du projet ;
- interactions avec la zone humide : c'est une question suffisamment importante pour être discutée ;
- impacts pressentis : compte tenu de leur nature, il convient de démontrer l'intérêt public du projet, au-delà du seul intérêt socio-économique ;
- filière granulats : le projet va susciter des modifications de comportement de la part des acteurs de la filière, qui devront entrer dans l'appréciation des impacts ;
- interaction partielle avec La Bassée : l'autorité appelle l'attention de VNF sur la nécessité de raisonner à l'échelle des deux projets.

### **Présentation du projet Petite Seine Grand Gabarit**

Le Grenelle de l'Environnement a défini un objectif de doublement de la part modale du transport fluvial par rapport au transport routier, pour limiter les nuisances liées aux flux de marchandises. Aujourd'hui, le bassin de la Seine représente entre 33 et 50% du transport

fluvial français. Son réseau est constitué de 1 400 km de voies navigables, dont 500 à grand gabarit.

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine permettrait une massification du transport fluvial, entraînant une baisse du coût du transport et une augmentation de sa compétitivité face aux autres modes de transport de marchandises. Dans ce secteur, le transport fluvial a été multiplié par trois en 10 ans. 80% du trafic concerne les produits agricoles. Le solde se répartit entre le transport de granulats et de conteneurs, tous deux en forte augmentation. Le canal de Beaulieu représente aujourd'hui un goulot d'étranglement pour ce territoire.

Sur le plan environnemental, l'objectif de neutralité hydraulique du projet est étudié en coordination avec Grands Lacs de Seine. L'enjeu est de trouver le meilleur compromis entre environnement et navigation, en tenant compte de la réserve naturelle de La Bassée et de son fonctionnement hydraulique, sachant que 80% de la zone présente des enjeux forts, très forts ou exceptionnels. A titre d'exemple, le tracé a été revu et affiné à la suite de la concertation de 2010 pour mieux tenir compte du lit du fleuve et ainsi limiter les impacts environnementaux. Il reste cependant des impacts environnementaux et hydrauliques.

Cinq scénarios sont étudiés pour la mise à grand gabarit, dont quatre soumis au débat public :

- Scénario n°1 : mise au gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Bray-sur-Seine, puis 1 000 tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, et suppression des points durs de navigation, pour un coût global de 76 M€ HT et une augmentation du trafic fluvial de 26% à l'horizon 2020.
- Scénario n°2 : mise au gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis 1 000 tonnes entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, et suppression des points durs de navigation, pour un coût global de 132 M€ HT et une augmentation du trafic fluvial de 26% à l'horizon 2020.
- Scénario n°3 : mise au gabarit de 2 500 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine, pour un coût global de 214 M€ HT et une augmentation du trafic fluvial de 74% à l'horizon 2020. C'est actuellement le scénario préférentiel du maître d'ouvrage.
- Scénario n°4 : mise au gabarit de 3 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine (même type de bateaux que sur le Rhin). Ce scénario a été écarté car ces bateaux ne pourraient traverser Paris que 110 jours par an.
- Scénario n°5 : mise au gabarit de 4 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Ce gabarit correspond à la juxtaposition de deux barges qui seraient scindées lors de la traversée de Paris. Le coût de ce scénario serait de 300 M€ HT et permettrait une augmentation prévisionnelle de trafic de 74% à l'horizon 2020.

## Les thèmes abordés par le public

### 1. Les impacts sur le fonctionnement hydraulique du territoire

#### Gestion des périodes de crue et de sécheresse

La confluence de la Noue d'Hermé semble être impactée par la reconstruction de l'écluse de Jaulnes, comme indiqué en page 61 du dossier du maître d'ouvrage (scénarios n°2, 3 et 5), ce qui entraînerait une évacuation plus lente des crues. Mais la noue n'apparaît pas sur les cartes rendues publiques. VNF indique que cet axe n'est pas dans le modèle hydraulique à ce stade des études, mais note la question.

#### Neutralité hydraulique

Comment affirmer que le projet respecte la neutralité hydraulique, alors que les chenaux ne sont pas étudiés ? VNF précise que le modèle hydraulique intègre 32 points de référence dans cette phase amont du projet. Les études ultérieures intégreront un plus grand nombre de points de référence.

L'intervenant juge cette réponse non satisfaisante compte tenu des enjeux du projet : « *on touche une zone humide nationale. (...) Le modèle hydraulique montre une baisse du niveau de l'eau de 5 cm dans la réserve, ce n'est pas négligeable* ». Il demande une mise en synergie des études hydrauliques des Grands lacs de Seine et celles des carriers pour mettre en commun l'ensemble des expertises sur ce sujet sensible.

Le lit de la Seine sera-t-il utilisé pour remplir le nouveau canal ? VNF répond qu'un nouveau canal n'est prévu que dans les scénarios n°3 et 5 et précise qu'il serait conçu de manière étanche, avec de l'argile, contrairement au canal de Beaulieu existant. Ses besoins en eau seraient donc inférieurs à ceux du canal actuel.

Quels serait l'impact du réchauffement climatique sur la gestion hydraulique du futur canal ? Le maître d'ouvrage indique que les prévisions à l'horizon 2030 donnent une augmentation de 25% de l'étiage de la Seine. Le débit de la Seine serait suffisant pour l'alimenter. Cependant, en cas « *d'étiage sévère, on peut aller jusqu'à l'interdiction de circuler* ».

Quelle est la différence entre le lit majeur et le lit mineur ? VNF rappelle ces définitions, indiquées en page 100 du dossier : le lit majeur est l'espace occupé par le cours d'eau lors de ses plus grandes crues ; le lit mineur est la zone limitée par les berges, là où le cours d'eau s'écoule la plupart du temps. Les participants insistent sur la nécessité d'employer un vocabulaire accessible à tous, et aux non experts.

### Gestion des nappes phréatiques

Quelle est la conséquence du rabattement de nappe ? VNF indique que « *le nouveau canal n'alimenterait par la nappe et inversement, c'est l'objectif n°1* ». Les études ultérieures devront d'ailleurs préciser les scénarios pour éviter un impact de la nappe sur le fond du canal.

Les carrières ont entraîné une modification du fonctionnement de la nappe phréatique, également impactées par le réchauffement climatique. VNF indique que les études n'ont pas pris en compte l'impact des carrières, ce qu'a souligné l'Autorité environnementale. Il rappelle l'apport des barrages pour maintenir le niveau des nappes phréatiques.

## **2. Les impacts sur les milieux aquatiques**

### L'écologie des cours d'eau

Un chenal transforme les berges, il ne reste plus aucun habitat, plus aucune vie, ce qui est contraire aux enjeux de la Directive Cadre Européenne sur l'eau : « *Quand on raisonne Écologie des cours d'eau, on ne peut détruire ce milieu* ». VNF répond qu'il a conscience de l'importance de ces enjeux et que le projet actuel est différent du précédent projet présenté dans les années 80 : « *ce qu'on a fait en aval de Grande Bosse ne doit pas être refait* ». Il indique qu'il a le souci de compenser les impacts.

Quels sont les exemples de restauration de milieux alluviaux conduits par VNF ? Le maître cite notamment la gestion des polders sur le Rhin.

Qu'en est-il de la prise en compte des services éco-systémiques et de la ripisylve ? VNF s'engage à prendre en compte cette demande de service dans les prochaines études.

### La biodiversité des milieux aquatiques

Les espèces qui vivent dans la Réserve sont alimentées par la nappe alluviale, les noues et la Seine. Quels sont les impacts sur les milieux aquatiques, alors que le territoire est riche en faune piscicole et en habitat ? La vallée de la Seine a toujours été rythmée par les inondations, le projet devrait respecter les inondations quinquennales pour permettre la reproduction des espèces. Par exemple, « *les grenouilles rousses ne se reproduisent plus depuis 10 ans* ». VNF répond avoir étudié plusieurs crues pour définir son projet (1910, 1982,

2000 et 2002). Il a également défini un niveau pour le régime de moyennes eaux et un niveau pour le régime d'étiage, ce dernier étant fondé sur le niveau de mars 2010. Le maître d'ouvrage précise qu'il pourra étudier plusieurs autres régimes. Il retient qu'il faut définir le seuil à retenir pour les petites variations.

Le projet favoriserait-il la propagation d'espèces exotiques, comme les crevettes de Caspienne ou encore les crevettes tueuses observées actuellement ? L'augmentation du gabarit pourrait-elle engendrer une augmentation du transit des espèces ? VNF répond que ce point est à étudier dans la prise en compte des paramètres définissant l'état initial. Il précise que la notion d'effet de seuil doit être envisagée et que l'identification des espèces invasives est étudiée dans les inventaires faune/flore, qui seront complétés si le projet est poursuivi. Concernant spécifiquement la surveillance des espèces, VNF ajoute que c'est le rôle de l'ONEMA.

Les barrages jouent leur rôle en période de sécheresse et d'inondation, mais leur gestion devrait mieux prendre en compte la réalité de la vallée et de sa biodiversité. Grands Lacs de Seine confirme que les barrages impactent la faune en aval.

Les scénarios n°3 et 5 mettraient en relation avec la Seine certains des casiers SEDA situés sur le tracé du nouveau canal, alors que les casiers disposent d'une faune piscicole de qualité car ce sont les derniers endroits sans PCB.

### **3. Les effets induits sur le territoire, prospective du territoire**

#### La notion de cumul d'impact

Des conséquences sont liées aux projets antérieurs, par exemple les impacts des usines qui se sont implantées là où il n'y avait pas de voie d'eau et qui la demandent maintenant. Mais d'autres impacts sont plutôt liés aux projets à venir si le projet de mise à grand gabarit voit le jour. Quels impacts sont pris en compte ? Pour VNF, la réglementation est claire sur les effets cumulés : ne sont pris en compte que les projets concomitants, en l'occurrence le projet de gestion des crues de La Bassée.

Sur ce point des cumuls d'impact, le maître d'ouvrage relève par ailleurs que les études n'ont pas pris en compte l'impact des carrières, ce qu'a souligné l'Autorité environnementale. Il rappelle que, contrairement au projet porté dans les années 80, le projet actuel ne prévoit pas de drainer les terres agricoles.

#### La définition du programme

L'impact du nouveau port de Nogent, construit en prévision de l'arrivée du projet, sera-t-il intégré dans le programme ?

Un intervenant cite également des terrains bloqués par la mairie de Nogent-sur-Seine sur la rive gauche de la Seine, en face du nouveau port situé en rive droite.

L'Autorité Environnementale rappelle que « *la question de l'identification du programme est la première étape incontournable regardée par l'Autorité Environnementale* ». Le programme doit regrouper tout ce qui est fonctionnellement lié au projet. Pour les effets induits, c'est un peu différent, il y a une marge d'appréciation. Elle cite l'exemple d'entreprises qui viendraient s'installer près de la voie d'eau, comme effet induit par le projet.

En complément, VNF précise avoir noté la recommandation de l'Autorité Environnementale de définir le programme du projet. Le périmètre à prendre en compte sera donc le projet de mise à grand gabarit et les projets connexes.

#### **4. La gouvernance et l'organisation du suivi du projet**

Si le projet est réalisé, il faudra vérifier en permanence si la neutralité hydraulique promise est bien respectée. Quel sera le suivi hydraulique ?

Y a-t-il un engagement du maître d'ouvrage pour parer en permanence à tout problème sur la neutralité hydraulique ?

VNF pourrait-il s'engager à mettre en place un observatoire de contrôle de la neutralité hydraulique ?

L'impact des effets cumulés pourrait-il être étudié par un organisme territorial ?

Sur toutes ces questions, VNF rappelle qu'un suivi est bien prévu et qu'il respectera les recommandations de l'Autorité Environnementale, mais qu'il est trop tôt pour en déterminer le cadre détaillé. Il s'engage à mettre en place une instance de concertation si le projet est poursuivi.

Un intervenant souligne que, depuis la création de la nouvelle zone industrielle à Nogent-sur-Seine, l'accès aux berges n'est plus possible, empêchant l'observation des rejets.

#### **5. La définition de la situation de référence**

A quel moment l'état de référence sera-t-il défini ? VNF répond que le moment n'est pas encore défini. Toutefois, dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, le maître d'ouvrage envisage la mise en place d'un réseau de piésonètres dès la fin du débat pour évaluer l'état des nappes et leur évolution jusqu'au démarrage du projet.



Quel sera l'état initial ? Prendra-t-il en compte l'état dégradé par les projets précédents ? VNF répond que l'on ne peut rétablir l'état de La Bassée d'il y a plusieurs dizaines d'années. La DRIEE précise la définition de l'état initial : il prend en compte la situation du territoire à l'instant T et son évolution prévisible en l'absence du projet.

## 6. Les caractéristiques des scénarios proposés par VNF

Le scénario n°5 serait une catastrophe pour la commune de Grisy-sur-Seine car il amputerait de 50% son espace boisé et entraînerait la disparition de sa plage. Pourquoi VNF ne dit pas qu'il abandonnera ce scénario ? VNF précise que le scénario n°3 est son scénario préférentiel, car il respecte mieux les méandres de la Seine que le scénario n°5. Mais tous les scénarios sont soumis au débat.

Que deviennent le canal de Beaulieu et l'écluse de Jaulnes si le scénario n°3 ou 5 est retenu ? VNF répond que le Canal de Beaulieu date de 1850 et arrive en fin de vie. Les scénarios n°1 et 2 prévoient sa remise à neuf, quand les scénarios n°3 et 5 prévoient la construction d'un nouveau canal.

## 7. Le fonctionnement du débat public

Qui décidera ? VNF répond que la décision sera prise en juillet 2012 au plus tard. C'est le conseil d'administration de VNF qui prendra la décision de poursuivre ou non le projet, après en avoir discuté avec le ministère de tutelle de l'établissement public (ministère de l'écologie).

En synthèse, concernant les enjeux environnementaux (thème de la soirée), la réunion a suscité un débat sur les différents usages du fleuve et de la ressource hydraulique, ainsi que sur les modèles hydrauliques. Elle a permis de soulever des points d'attention, notamment dans l'hypothèse de la construction d'un nouveau canal.

## Les prochains rendez-vous du débat public :

- Jeudi 8 décembre 2011 : thème du transport fluvial, à Paris
- Jeudi 15 décembre 2011 : thème du développement territorial, à Troyes

## Thème de la prospective des territoires abordé au cours de la réunion de Gouaix :

- Mardi 17 janvier 2012 à Montereau-Fault-Yonne
- Jeudi 9 février 2012 à Provins



