

# Réunion publique

## « Développement territorial »

### Troyes, le 15 décembre 2011

Synthèse

Date : 15 décembre 2011

Durée : 1h30

Participants : 57 personnes

- I. Le débat public : ses grands principes, bilan à mi parcours – p 2
- II. Présentation du projet – p 2
- III. Echanges avec la salle – p 3
  - Les conséquences du projet sur l'environnement - p 3
  - Le projet et le rail - p 5
  - Aménagements pour le tourisme- p 6
  - Les scénarios/ le projet - p 6
  - Le débat public- p 7

## La réunion en bref

Le thème de la réunion : « le développement territorial » a attiré élus et représentants des acteurs économiques de la région (chambre de commerce, d'agriculture, collectivités territoriales) qui se sont majoritairement déclarés en faveur d'un projet « *attendu depuis longtemps* » ; des représentants d'associations environnementales ont exprimé leurs réserves et inquiétudes quant aux conséquences éventuelles de sa réalisation.

## Déroulé

### 1. Le débat public

#### - Ses grands principes

Chantal Sayaret, membre de la CPDP, présente les grands principes du débat, rappelle que « le débat, c'est le temps de l'écoute » et que la Commission veille notamment à ce que les questions posées reçoivent des réponses. Elle présente les équipes qui accompagnent la Commission dans ses travaux.

#### - Un premier bilan de la participation du public

Paul Carriot, membre de la CPDP, dresse un premier bilan de la participation du public à ce point de mi parcours : les 5 premières réunions ont rassemblé 468 participants, qui ont exprimé 150 questions et avis pendant les réunions. 86 questions ont aussi été posées sur le site internet. Il précise que l'annonce du débat public a été distribuée dans les 91 800 boîtes aux lettres des 106 communes concernées par ce projet.

### 2. Le projet par VNF

VNF présente le projet, ses scénarios et ses enjeux. Le projet est replacé dans la nouvelle impulsion donnée au transport fluvial par le Grenelle de l'environnement, dont l'objectif affiché est de multiplier par deux la part modale du transport fluvial et du fret ferroviaire d'ici 2025. « *Le bassin de la Seine représente entre 1/3 et la moitié du transport fluvial national et est donc très important pour le transport fluvial.* »

Les objectifs du projet sont d'aménager la liaison Bray-sur-Seine / Nogent-sur-Seine pour que des bateaux plus grands puissent y naviguer, et ce afin d'augmenter la compétitivité du transport fluvial et donc celle des entreprises du bassin. « *En permettant de faire baisser le coût du transport, le projet améliorerait la compétitivité des entreprises du bassin* ». Atout pour le développement économique du territoire, il présenterait des retombées en matière d'emploi, pendant le chantier et l'exploitation. VNF souligne que ce projet a été conçu en intégrant trois types d'enjeux pris en compte dès la conception des tracés: navigation, environnement, hydrologie ; les forts enjeux environnementaux de la plaine de la Bassée ont notamment été pris en compte ; le comité de pilotage commun avec le projet de la Bassée a validé les différentes études.

### 3. Echanges avec la salle

#### 3.1. Les conséquences du projet sur l'environnement

##### 3.1.1 Un thème évoqué à plusieurs reprises dans les réunions précédentes resurgit : quelles seraient les conséquences hydrauliques de la réalisation du projet ?

VNF répond que la neutralité hydraulique est une contrainte qui a été intégrée à chaque scénario présenté. Ces études ont été partagées avec les services de l'état : DREAL, DRIEE, et l'établissement public territorial de Bassin (EPTB) Seine Grands Lacs.

##### 1. Le projet et la sécheresse : les périodes de sécheresse s'aggravent ; « le changement climatique est-il pris en compte dans le projet » ?

« Notre comité scientifique a constaté un déficit d'étiage de 25 % pour la Seine : quel est l'impact de ce phénomène pour le projet de mise à grand gabarit ? » demande un représentant de France Nature Environnement.

VNF répond : « la première prise en compte du changement climatique dans ce projet est de réduire l'émission des gaz à effet de serre ».

VNF précise que le nouveau canal sera étanche, ce qui limitera ses besoins en eau, et que les études qui ont porté sur des moyennes d'étiage sur 100 ans ont montré que les besoins en eau du canal étaient satisfaits même en période de sécheresse. « Si une grosse crise intervenait, une limitation temporaire du trafic est possible »

VNF souligne qu'en cette année 2011, année de sécheresse comparable à 1976 et 2003, les lacs réservoirs de Seine Grands Lacs ont bien joué leur rôle et permis de renflouer les biefs.

##### 2. Quelles différences par rapport au projet abandonné dans les années 80 ?

VNF : « une des raisons pour lesquelles le projet a été abandonné il y a 30 ans, c'est parce que son impact écologique était trop important ». « Le projet d'aujourd'hui n'est pas le même » ; « Le tracé 3 est plus sinueux que le tracé d'il y a 30 ans ». Cette réponse est illustrée par la projection d'une carte comparative des projets.

##### 3. Quels impacts du projet sur les nappes phréatiques ?

VNF : les nappes phréatiques sont des enjeux très importants dans ce secteur, puisqu'elles alimentent notamment Paris en eau potable. Les études montrent que le projet n'a pas d'impact particulier sur le niveau des nappes, car le nouveau canal serait étanche. De plus, comme le projet implique de relever la ligne d'eau sur certains biefs, l'impact éventuel serait positif. La neutralité hydraulique a été vérifiée par des études validées par le comité de pilotage.

4. « *Est-il compatible avec le SDAGE (schéma directeur de la gestion de l'eau) ?* »

VNF : la liaison à grand gabarit est inscrite dans le SDAGE. Certains points précis nécessitant une attention particulière sont listés.

Apport du débat

Un intervenant demande que de nouvelles études hydrauliques soient réalisées par un cabinet indépendant. Chantal Sayaret rappelle que ce sujet va être soumis à une prochaine réunion de la Commission Nationale du Débat Public. Elle note que VNF a pris acte des précautions à prendre listées dans l'avis du Comité de bassin en cas de réalisation du projet.

5. « *Quelle serait la conséquence du projet sur le classement en classe 1 du cours d'eau ?* »

VNF : « *le projet ne prévoit pas de nouvel obstacle ni de nouveau barrage. Il est compatible avec la classe 1.* »

3.1.2 « *Comment a été calculé le bilan carbone ?* » « *Je reste sur ma faim* » « *il faudrait un bilan carbone plus complet* »

Cette question déjà posée revient.

Apport du débat

Chantal Sayaret incite VNF à approfondir le bilan carbone des différents scénarios. « *Quels engagements prenez-vous ?* » VNF répond que le bilan carbone sera établi plus précisément si un des scénarios est retenu.

3.1.3 Quelles seraient les conséquences du projet sur les espèces végétales et la biodiversité ?

« *Des études réalisées sur la faune et la flore en 2009 par la CPCN n'ont pas été intégrées aux études du projet. Pourquoi ?* » ; « *Et le projet par rapport au projet de réserve nationale ?* »

VNF : ces études n'étaient pas géo référencées ; la zone étudiée incluait 13 km<sup>2</sup> aux abords immédiats du projet. « *Deux réunions de concertation ont eu lieu sur ce thème en 2010 et il n'y a pas eu de contradiction.* »

### 3.1.4 Le projet et la production de granulats

Deux positions divergentes émergent :

**1 Le projet inciterait à développer l'exploitation de granulats à partir de la zone de la Bassée, ce qui n'est pas souhaitable.** « L'autorité environnementale est claire sur le délire du Grand Paris et la consommation supplémentaires de granulats » « il faut limiter la production de granulats et recycler les matériaux de construction. »

**2 « Le projet, en permettant d'exploiter des carrières de roches dures plus à l'Est de la Seine plutôt que des roches alluviales, permettrait de préserver les abords de la Seine et la zone de la Bassée »**

« Sur Nogent, une grande carrière va se faire ; on enverra les granulats par le rail et ils seront transportés par barges. »

La demande en granulats augmente, notamment en région Parisienne. Le port de l'Aube, qui sera bientôt trimodal, est adapté au transport des granulats. Les entreprises sont demandeuses et le transport fluvial convient pour ces matériaux.

**3.1.5 Le projet est « éco responsable », puisqu'il évite à des camions de circuler (argument de VNF repris dans la salle)**

- « Dans le Grenelle, tout le monde est d'accord sur l'intérêt des voies navigables »

-« Ce projet, c'est autant de camions en moins »

-« Cet axe rendrait service à l'environnement »

### 3. 2 Le projet et le rail :

Un thème déjà évoqué dans plusieurs réunions précédentes revient : **quelle est la validité du projet par rapport à la solution ferroviaire ?**

VNF souligne que voie d'eau et fret ferroviaire sont plus complémentaires que concurrents, ce qui a été confirmé par RFF lors de la réunion de Paris, le 8 décembre dernier. De plus, RFF s'est engagé à ne pas faire circuler plus de 18 trains par jour sur la ligne « *Flamboin/Montereau* », ce qui en limite la portée.

### 3.3 Aménagements pour le tourisme

Le développement des loisirs et du tourisme est un des intérêts de ce projet. Il serait rendu possible par l'aménagement de l'éventuel canal et la mise en valeur des berges modifiées grâce à des itinéraires de randonnée pédestre ou à vélo.

*« Nous avons des projets de développement touristiques : gites ruraux, loisirs »*

*« L'aménagement de voies cyclables le long de la Seine, au sein de l'axe vélo-voie Prague-Paris, aurait un poids fort pour le développement touristique du secteur. »*

**Apport du débat : Chantal Sayaret souligne l'engagement de VNF à travailler en concertation avec les acteurs locaux sur les possibilités d'aménagement touristiques.**

### 3.4 L'opportunité du projet

- **Un thème se dégage : « le projet est attendu depuis longtemps dans la région car il servirait son développement »**

Plusieurs participants expriment l'intérêt du projet par rapport au développement économique du territoire. *« Le port de Nogent est un des deux seuls ports de la région Champagne-Ardenne qui dessert la mer ».*

- *« L'ensemble des présidents des CCI de Champagne-Ardenne se sont prononcés pour le projet »*
- *« Acte de foi » d'un député : « on attend ce projet depuis longtemps »*
- *« Il faut que cela se fasse ». « A minima le scénario 3 »*
- *« Pourquoi est-ce que l'on ne l'a pas déjà fait, compte tenu de ses intérêts ? »*
- *« C'est un projet de territoire qui présente de nombreux enjeux »*
- *« Si les entreprises viennent, c'est à cause des nombreuses possibilités de transport qui permettent de maintenir des emplois »*

VNF souligne que l'axe de navigation actuel n'est plus adapté aux besoins des transporteurs ; les gabarits y sont plus petits que sur le reste de la Seine ; il existe des contraintes dues aux hauteurs sous les ponts, à la faible profondeur et à la vitesse limitée. *« On arrive à saturation de l'axe actuel ».* Les entreprises sont demandeuses : elles exportent déjà en transportant leurs marchandises vers Le Havre et Rouen.

- **Cependant, pour un intervenant : « Ce projet n'est pas un bon projet » « Seul le tracé 1 pourrait être envisageable, sous réserve que l'on ne détruise pas l'île de Jaulnes » ; il se**

réfère à l'avis de l'autorité environnementale (consultable sur le site internet du débat public).

➤ **Et le financement ?**

VNF : Les études ont été financées 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. A ce stade, le financement du projet n'est pas bouclé. VNF a été créée pour dégager des capacités d'investissement. « *En moyenne, VNF investit 70 millions d'euros par an sur le bassin de la Seine, ce qui est compatible avec le montant du projet.* »

**3.4 Le débat public**

- « *C'est bien que vous soyez venus jusqu'à Troyes* »
- « *Ce débat est l'occasion de nous expliquer avec ceux qui seraient contre* »
- « *A qui revient la décision finale ?* »

VNF : L'objet du débat est de recueillir les attentes et préoccupations du public. Le conseil d'administration de VNF a trois mois après le compte rendu de la commission pour prendre une décision, soit en juillet 2012.

- « *Peut-on imaginer que le projet ne se fasse pas ?* »

A ce stade, VNF, qui considère avoir bien pris en compte l'ampleur des enjeux écologiques de ce projet intéressant sur le plan socio économique, n'envisage pas cette hypothèse.

**Apport du débat**

**Chantal Sayaret rappelle que la Commission ne prend pas position par rapport au projet, ne donne pas d'avis. « Nous discutons de l'opportunité ; c'est un moment d'écoute ; notre objectif n'est pas d'aller «à la pêche» aux inconvénients, mais d'organiser l'expression écrite et orale du public ».**