

Direction des Transports, de la Voirie et des Déplacements  
Service Transports et Etudes Générales  
Secteur Observatoire des Déplacements et Analyse Stratégique  
Affaire suivie par  
Lise PECQUEUX- LESVIER  
courriel : lise.pecqueux@cg94.fr  
tél : 01 49 56 58 67  
fax : 01 49 56 53 59  
DTVD-STEG n°2012-

Créteil, le

Monsieur Patrick Legrand  
Président de la Commission nationale du débat public  
Petite Seine grand gabarit  
Centre d'affaires Claudel  
1 rue des Ponts  
10400 Nogent-sur-Seine

**Objet : Contribution du Conseil général du Val-de-Marne au Débat public relatif à la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray et Nogent-sur-Seine**

Monsieur le Président,

Afin d'enrichir le débat public relatif au projet de mise à grand gabarit de la Petite Seine actuellement en cours, je souhaite vous faire part de notre contribution.

**Le scénario 3** qui consiste à mettre la voie navigable au gabarit de 2 500 tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, en aménageant la rivière entre Bray-sur-Seine et Villiers-sur-Seine et en construisant un nouveau canal entre Villiers et Nogent-sur-Seine (à partir de tronçons déjà creusés lors de la construction de la centrale électrique de Nogent-sur-Seine), apparaît le plus adapté pour concilier au mieux l'ensemble des enjeux qu'ils soient économiques, environnementaux ou hydrauliques. Je souhaite cependant attirer l'attention sur plusieurs aspects de ce projet qui posent questions.

Le dossier du maître d'ouvrage indique que "la neutralité hydraulique du projet de VNF semble assurée". Mais dans le même temps, il est précisé que, si le projet venait à être lancé, les études de faisabilité permettraient d'analyser un spectre plus large de crues, que celui qui a été modélisé à ce stade du projet, de manière à appréhender plus finement les impacts hydrauliques de ce nouvel aménagement. Le cas échéant, la possibilité de la mise en oeuvre d'ouvrages de surstockage, visant à compenser d'éventuels impacts à ce jour non évalué, serait d'ailleurs étudiée. **Aussi, je souhaiterais que la neutralité hydraulique du projet soit effectivement démontrée, via la réalisation d'une expertise indépendante.**

Par ailleurs, il est important de rappeler que **cette neutralité hydraulique doit être appréhendée** au regard de l'impact sur l'amont et sur l'aval du projet certes (risque d'inondations), **mais aussi au sein même du périmètre du projet** de manière à bien prendre en compte l'ensemble des enjeux présents sur le secteur (enjeux environnementaux notamment). Le fonctionnement hydraulique du système est en effet complexe à appréhender (lien entre la Seine et la nappe alluviale ; alimentation du canal de Beaulieu et débit réservé pour la Seine non naviguée, etc) et doit faire l'objet d'une attention particulière.

Il est important de garder en mémoire le fait que la mise à grand gabarit et la canalisation de la Seine, mais aussi l'exploitation des gravières dans les années 70, ont eu pour conséquence **une réduction de la capacité naturelle du site de la Bassée à stocker les eaux** de la Seine en cas de crue. Ces erreurs passées seront partiellement compensées par la restauration d'une capacité de stockage artificielle dans le cadre du projet de la Bassée, sans pour autant venir compenser les pertes écologiques induites par le projet à l'origine. Aussi, **il ne s'agit pas aujourd'hui de reproduire les erreurs commises il y a plusieurs décennies**, dont nous avons pu depuis mesurer les conséquences sur l'environnement. Ceci est d'autant plus important que la zone concernée par le projet, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, **la Bassée amont**, est une zone présentant **un potentiel écologique remarquable** et dont les ressources naturelles sont à préserver.

De plus, la réalisation de ce nouvel aménagement aura très probablement **des conséquences en terme de trafic fluvial sur des secteurs situés bien en aval** de Bray-sur-Seine, notamment dans le Val-de-Marne (augmentation du trafic, augmentation des tonnages transportés,...). La voie d'eau permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la congestion routière, le Département est donc favorable à ce projet qui permet le développement du transport fluvial comme alternative à la route.

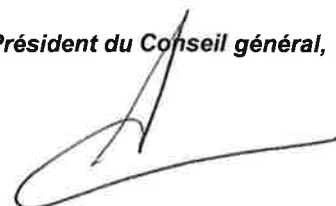
Pour autant, cette activité ne sera pas sans conséquence sur les berges de Seine. En effet, qu'elles soient naturelles, semi-naturelles, ou artificielles; les berges seront inmanquablement soumises au batillage provoqué au passage des péniches. Aussi, si l'impact direct du projet est effectivement pris en compte par VNF, il n'en est pas de même pour **l'intégration et la prise en compte des impacts indirects induits par l'aménagement**, en dehors de son emprise. Le Conseil général du Val-de-Marne réalise, sur son territoire, des aménagements de berges et assure l'entretien de perrés susceptibles d'être impactés indirectement par ce projet. Aussi, et à ce titre, **le Département souhaite que cette dimension fasse l'objet d'une évaluation ou d'une étude spécifique de la part du maître d'ouvrage, à laquelle il souhaite légitimement être associé.**

Le Département est particulièrement concerné par l'évolution des trafics fluviaux, du fait de **la présence du port de Bonneuil, deuxième port d'Ile-de-France, sur son territoire**. Le projet devrait avoir pour conséquence une augmentation des trafics fluviaux sur la Seine et la Marne, notamment **les trafics de granulats** destinés aux besoins de l'Ile-de-France. La vallée de la Bassée constitue en effet un gisement important de granulats. Or, pour les ports du Val-de-Marne, qu'il s'agisse de la plateforme multimodale de Bonneuil ou des ports urbains du territoire, les granulats constituent une part importante des trafics acheminés dans le Val-de-marne par la voie d'eau. Les ports val-de-marnais devraient ainsi s'en trouver impactés. Il apparaît donc essentiel d'avoir **un regard global de l'impact de ce projet sur les ports de la Seine et de la Marne, afin de les préparer à accueillir ces trafics.**

Il convient d'être particulièrement vigilant sur l'accès routier au port de Bonneuil, qui n'est d'ores et déjà pas adapté pour recevoir les trafics actuels. Si des perspectives de développement du trafic sont à prévoir sur le port de Bonneuil, ces trafics doivent pouvoir être acheminés par la route de manière satisfaisante, à la fois pour les acteurs économiques mais aussi pour les populations riveraines. **C'est pourquoi, j'insiste sur le fait que la réalisation du projet de desserte du port de Bonneuil dans le prolongement de la RN406, via une voie n'induisant pas d'augmentation de trafic local, avec un plan de financement stabilisé grâce à l'engagement de l'Etat, constitue un préalable à tous projets induisant une augmentation du trafic fluvial, tel que le projet Petite Seine grand gabarit.**

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

*Le Président du Conseil général,*



**Christian FAVIER**