



# SEINE GRANDS LACS

ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL DE BASSIN

## BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE AU CHOIX DU SITE PILOTE ET AU PROGRAMME DE VALORISATION ÉCOLOGIQUE DE LA BASSEE



**CREDITS PHOTOS :**

Couverture : ©EPTB Seine Grands lacs

Cartes : ©Egis

Photos et lettre d'information : ©EPTB Seine Grands Lacs

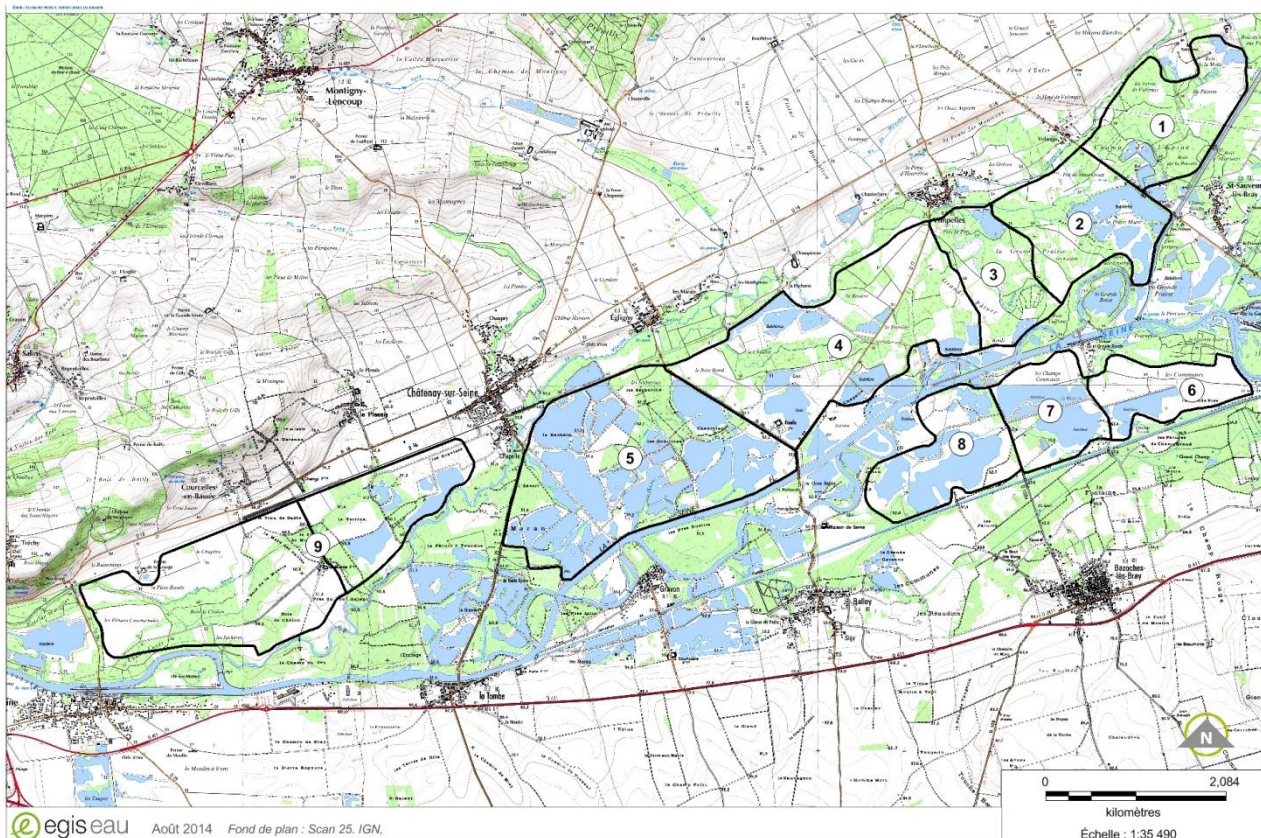
# SOMMAIRE

<b>1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA BASSEE .....</b>	<b>4</b>
1.1. LE DEBAT PUBLIC ET LA DECISION DE L'EPTB SEINE GRANDS LACS.....	4
1.2. LA PREPARATION DU PAPI DE LA SEINE ET DE LA MARNE FRANCILIENNES.....	5
1.3. LA CONCERTATION SUR LE CHOIX DU SITE PILOTE ET LE PROGRAMME DE VALORISATION ECOLOGIQUE.....	5
<b>2. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION SUR LE CHOIX DU SITE PILOTE ET LE PROGRAMME DE VALORISATION ECOLOGIQUE.....</b>	<b>6</b>
2.1. LES REUNIONS DE CONCERTATION.....	6
2.2. LE SITE INTERNET DE L'EPTB SEINE GRANDS LACS .....	8
2.3. LES LETTRES D'INFORMATION .....	8
<b>3. LES INQUIETUDES ET LES ATTENTES DES ACTEURS LOCAUX ET DES RIVERAINS... 10</b>	
3.1. LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE L'OUVRAGE .....	10
3.2. LES IMPACTS DE L'OUVRAGE SUR LES USAGES ET LES MODALITES D'INDEMNISATION ..	11
3.3. LE FONCIER : MAITRISE FONCIERE ET GEL DU FONCIER .....	12
3.4. LA CONCEPTION ET LA CONSTRUCTION DE L'OUVRAGE .....	12
3.5. LES MODALITES D'UTILISATION DE L'OUVRAGE : AVANT, PENDANT, APRES .....	13
3.6. L'EFFICACITE DU PROJET, ET SES ALTERNATIVES.....	13
3.7. LE COUT ET LE PLANNING DU PROJET .....	14
3.8. LES MESURES ECOLOGIQUES .....	15
3.9. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LE TERRITOIRE .....	15
3.10. LA PERENNITE DE L'ENTRETIEN DU SITE PILOTE ET DES MESURES ECOLOGIQUES.....	15
3.11. LA PHASE D'EXPERIMENTATION .....	16
3.12. LA COORDINATION AVEC VOIES NAVIGABLES DE FRANCE.....	16
<b>4. LES SUITES DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>16</b>
<b>5. LA SYNTHESE DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>17</b>

# 1. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA BASSEE

## 1.1. Le débat public et la décision de l'EPTB Seine Grands Lacs

Après une longue phase d'études et de concertation, l'EPTB Seine Grands Lacs a présenté et soumis le projet d'aménagement de la Bassée au débat public, organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) de novembre 2011 à février 2012.



*Le projet de zones de rétention des crues de la Bassée présenté au débat public*

Quinze réunions publiques se sont tenues entre le 2 novembre 2011 et le 17 février 2012 sur le secteur du projet et dans plusieurs agglomérations riveraines du fleuve en Ile-de-France.

A l'issue du débat, la Commission particulière du débat public a publié le 30 mars 2012 le compte-rendu et la CNDP a dressé le bilan du débat. Ces deux documents sont accessibles sur le site Internet de l'EPTB Seine Grands Lacs à l'adresse suivante : <http://www.seinegrandslacs.fr/projets/la-bassee/debat-public-2011-2012>

Le débat public a permis l'expression d'une pluralité de points de vue. Le public a discuté le projet d'aménagement de la Bassée sans en remettre en cause ni les fondements ni les objectifs, même si quelques oppositions se sont manifestées. Le débat public a néanmoins mis en évidence la nécessité **d'intégrer le projet dans un dispositif global et cohérent de gestion des inondations**.

Ainsi, à l'issue de ce débat, se basant sur le bilan de la CNDP et les échanges avec le public, l'EPTB a retenu la proposition de **procéder à l'expérimentation préalable d'un casier** et d'en tirer les enseignements.

Cette décision, formalisée par le Conseil d'administration le 14 juin 2012, prévoit :

- D'étudier et mettre en œuvre un casier pilote sur le site de la Bassée aval, qui ait à la fois un volume de stockage suffisant – de l'ordre de 10 millions de mètres cube d'eau – pour avoir une action efficace de diminution du risque inondation, et qui présente un caractère expérimental permettant de répondre aux nombreuses interrogations émises pendant le débat public
- De préparer dans le même cadre un programme d'actions de valorisation écologique
- De mettre en œuvre des mesures d'accompagnement pour le territoire
- D'inscrire ce projet dans un programme global de gestion des inondations de la Seine francilienne (PAPI)
- De poursuivre et approfondir l'information et la concertation avec les acteurs locaux et les différentes parties prenantes.

La décision de l'EPTB Seine Grands Lacs a fait l'objet d'une lettre d'information transmise à l'ensemble des riverains du projet en septembre 2012.

Parallèlement, l'EPTB Seine Grands Lacs a demandé à la CNDP de désigner un garant de la concertation post-débat public, c'est-à-dire une personne neutre et indépendante de l'EPTB qui veille à la fois à l'efficacité du dispositif de concertation mis en place par le maître d'ouvrage, et au respect des engagements pris par ce dernier pendant et suite au débat public. **Mme Isabelle Jarry**, ayant participé au débat public « Crue Seine Bassée », a ainsi été nommée le 8 janvier 2014 en remplacement de M. Paul Carriot. Une synthèse de Mme Jarry est présentée en annexe de ce bilan.

## 1.2. La préparation du PAPI de la Seine et de la Marne franciliennes

En application de la décision de juin 2012, l'année 2013 a été consacrée au montage du dossier de programme d'actions de prévention des inondations (PAPI) de la Seine et de la Marne franciliennes, afin de porter une politique globale de gestion des inondations à l'échelle du territoire francilien. Ce programme a été labélisé par la Commission mixte inondation le **19 décembre 2013**.

Il comporte 66 actions pour un montant total de 133 M€TTC réparti sur une durée de 6 ans (2014-2019), dont **l'opération de site pilote de la Bassée**.

## 1.3. La concertation sur le choix du site pilote et le programme de valorisation écologique

A l'issue de la préparation du PAPI francilien, une nouvelle phase de concertation locale visant à définir le site pilote et le programme de valorisation écologique a été initiée.

Cette phase, qui a démarré en novembre 2013 et qui s'est clôturée en juillet 2015, a eu pour objectif d'associer l'ensemble des acteurs du territoire à la démarche de sélection du site pilote et au choix des mesures de valorisation écologique les plus appropriées. Les modalités du dispositif de concertation sont décrites au chapitre suivant.

## 2. LE DISPOSITIF DE CONCERTATION SUR LE CHOIX DU SITE PILOTE ET LE PROGRAMME DE VALORISATION ECOLOGIQUE

### 2.1. Les réunions de concertation

Le dispositif de concertation, lancé par la réunion publique du **7 novembre 2013**, s'est basé sur:

- Des **comités de pilotage étendus (COPIL) pour la définition du site pilote** comprenant l'ensemble des élus locaux, associations, représentants des activités économiques locales et services de l'Etat concernés, pour parvenir au choix du site pilote. Deux comités de pilotage ont eu lieu le **4 février et le 3 juin 2014**, permettant de présenter les résultats intermédiaires de l'analyse technique et d'éliminer progressivement les scénarios les moins intéressants. Ces ateliers ont réuni une quarantaine de personnes environ. Lors du dernier comité de pilotage du **5 novembre 2014**, l'ensemble des propriétaires fonciers concernés par les deux scénarios finalistes ont également été conviés. Plus d'une centaine de personnes ont participé à ce comité de pilotage. La synthèse de l'analyse multicritères sur le choix du site pilote, distribuée à l'occasion de ce dernier événement, est disponible sur le site Internet de l'EPTB à l'adresse suivante : <http://www.seinegrandslacs.fr/actualites-gls/actualite-la-bassee>.



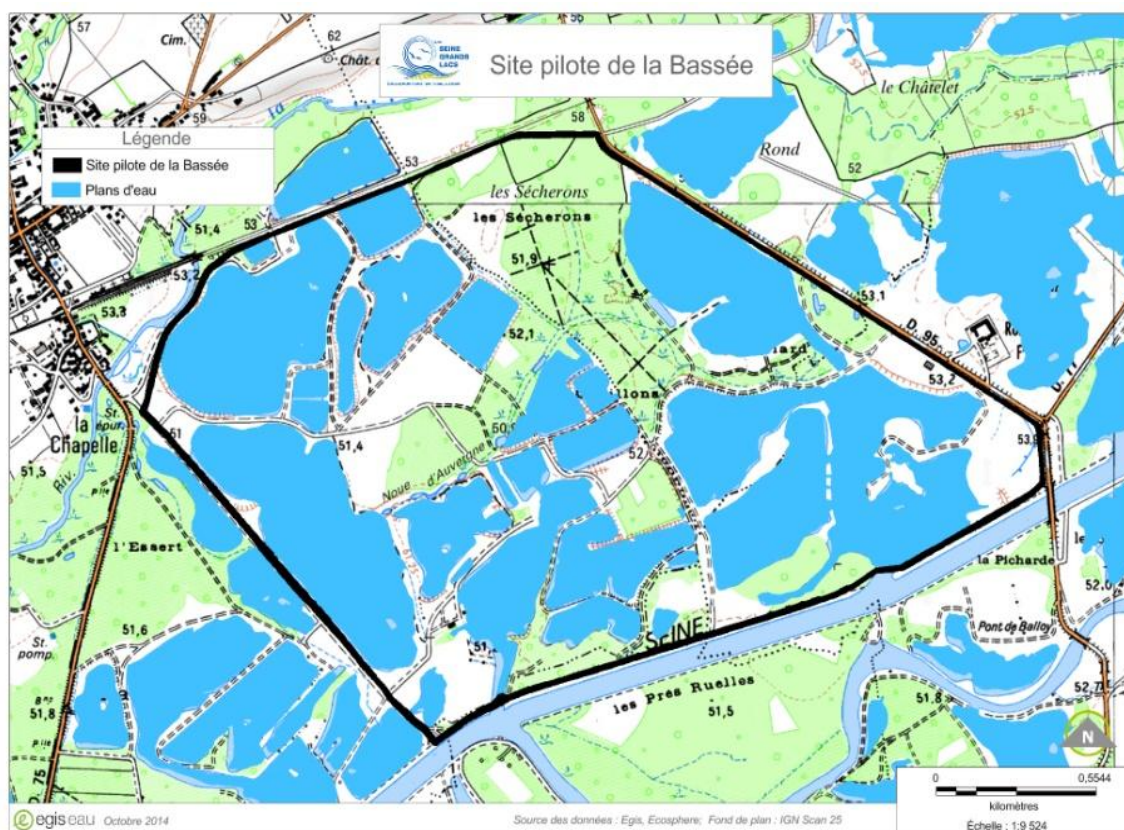
*Comité de pilotage du 5 novembre 2014*

- Des **ateliers de travail portant sur les mesures d'insertion écologique du site pilote et le programme de valorisation écologique**. Le premier atelier, organisé le **17 décembre 2013**, avait pour objectif de parvenir à un consensus sur les grands enjeux écologiques de conservation et de valorisation de la Bassée aval ainsi que sur les actions prioritaires à mettre en œuvre. Les ateliers suivants, organisés le **27 novembre et le 18 décembre 2014**, puis le **11 février 2015**, ont permis de localiser et définir les mesures écologiques potentielles pour la compensation des impacts du site pilote, puis de définir le programme d'actions prioritaires de valorisation écologique. La synthèse de l'analyse multicritères sur le programme de valorisation écologique, rédigée à l'issue du dernier atelier de travail en fonction des remarques et avis des participants, est disponible sur le site Internet de l'EPTB à l'adresse suivante <http://www.seinegrandslacs.fr/actualites-gls/actualite-la-bassee>.
- Des **ateliers spécifiques concernant la valorisation des anciens méandres de la Seine**, en coordination avec Voies Navigables de France, conformément aux décisions prises par les deux maîtres d'ouvrage à l'issue des débats publics. Ces cinq ateliers, organisés le **3 avril, le 17 mai et le 1<sup>er</sup> octobre 2013**, ainsi que le **11 mars et le 17 avril 2014**, avaient pour objectifs de présenter l'état initial écologique des méandres, puis de définir en concertation un programme d'actions de valorisation écologique et écotouristique de ces espaces.
- Des **réunions de travail avec les élus locaux** concernant la définition des mesures d'accompagnement pour le territoire, organisées le **10 janvier 2014, le 1<sup>er</sup> octobre 2014 et le 10 février 2015**.

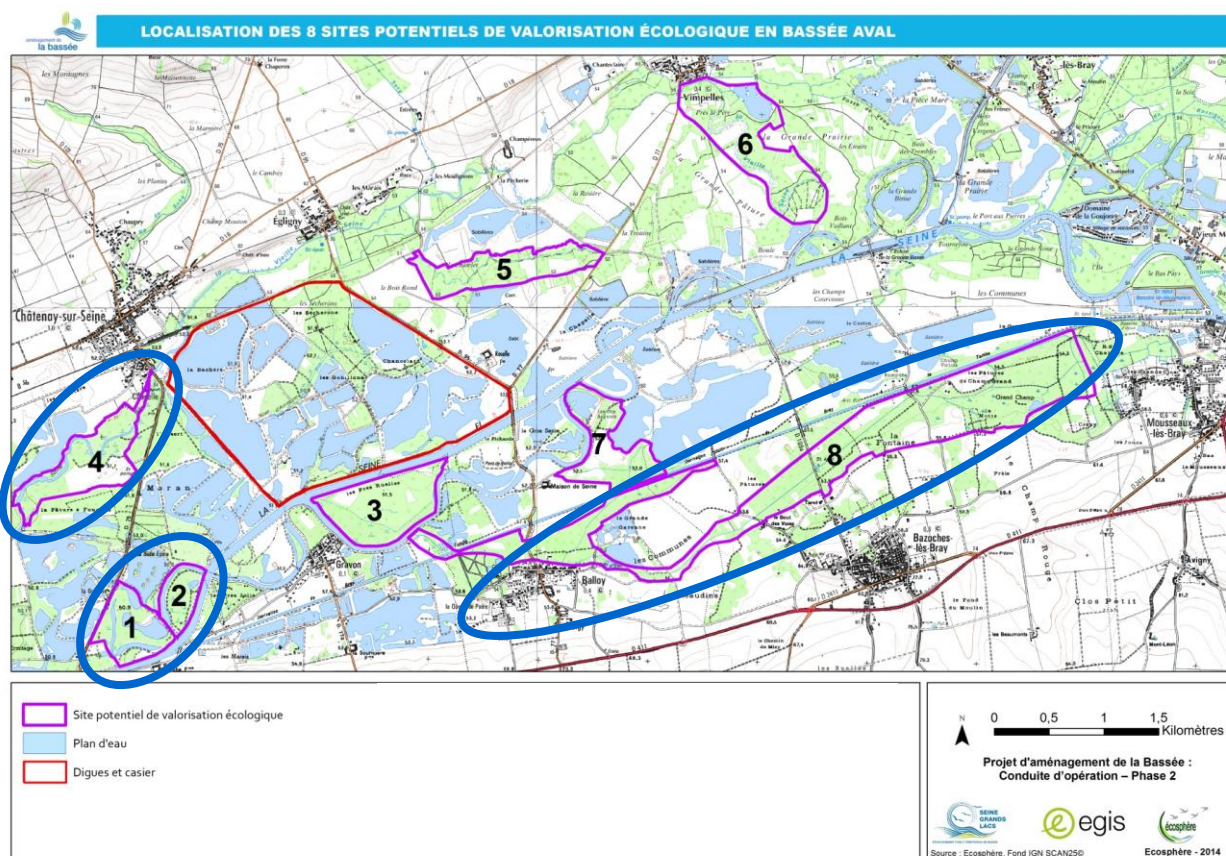
- Des **réunions d'information auprès des propriétaires** des terrains concernés par le site pilote, qui se sont déroulées le **24 juin** et le **2 juillet 2015**.

Ces 18 réunions ont permis :

- de définir la localisation et les principales caractéristiques techniques du site pilote
- de définir un programme prioritaire de valorisation écologique s'étendant sur plusieurs sites du territoire de la Bassée aval
- de définir un programme prioritaire d'actions sur la valorisation des anciens méandres de la Seine, en partenariat avec VNF
- de poser les bases d'un travail avec les élus locaux sur les mesures d'accompagnement pour le territoire
- de recenser les attentes et inquiétudes des propriétaires, riverains et acteurs locaux du territoire, et d'y apporter de premiers éléments de réponse



Localisation du site pilote de la Bassée sur les communes de Châtenay, Egligny, Balloy et Gravon



*Localisation des 4 sites prioritaires pour la valorisation écologique du territoire parmi les 8 sites proposés*

## 2.2. Le site Internet de l'EPTB Seine Grands Lacs

Le site Internet de l'EPTB Seine Grands Lacs comprend plusieurs pages dédiées au projet d'aménagement de la Bassée. Ces pages sont régulièrement mises à jour, notamment la page « Actualités » sur laquelle peuvent être téléchargés tous les documents issus de la concertation : diaporamas de présentation, comptes-rendus de réunion...

La rubrique « Bassée » du site Internet intègre en outre une présentation technique du projet global, les études réalisées depuis la fin du débat public, et une rubrique de questions-réponses.

A terme, un site Internet dédié au projet d'aménagement de la Bassée, et plus précisément à l'opération de site pilote de la Bassée, sera mis en œuvre.

A titre informatif, voici quelques chiffres sur la fréquentation de ces pages pendant la phase de concertation :

- Entre novembre 2013 et juillet 2015, 7 440 visites ont été effectuées sur ces pages, dont 5 718 visiteurs uniques
- Soit un total de 7 445 pages vues

## 2.3. Les lettres d'information

A l'issue du débat public et de la décision de l'EPTB Seine Grands Lacs de poursuivre le projet par la mise en place préalable d'un site pilote, une lettre d'information présentant en détail les enseignements du débat, la décision de l'EPTB et les prochaines étapes du projet a été envoyée à tous les acteurs locaux et riverains du projet en septembre 2012.



Par la suite, une fois entamée la phase de concertation relative au choix du site pilote, une lettre d'information a été envoyée en septembre 2014 afin d'informer l'ensemble des personnes concernées de l'état d'avancement des études techniques et écologiques, et des scénarios présélectionnés.

Cette lettre d'information a été distribuée à l'ensemble des 12 communes riveraines par boîtage (soit environ 5000 exemplaires) et adressée personnellement aux propriétaires fonciers concernés par les deux scénarios finalistes (environ 150 contacts).



Décision de l'EPTB Seine Grands Lacs suite au débat public et Lettre d'info n°1

La lettre d'information n°2 présentant les résultats et les conclusions de cette phase de concertation sera diffusée au second semestre 2015.

### 3. LES INQUIETUDES ET LES ATTENTES DES ACTEURS LOCAUX ET DES RIVERAINS

Au cours de ces nombreuses réunions de concertation, l'EPTB Seine Grands Lacs a pu entendre les préoccupations et les attentes des riverains et acteurs locaux du territoire.

Pour certaines questions, les réponses peuvent être apportées dès maintenant. Pour les autres, il est nécessaire de mener à bien la conception détaillée de l'ouvrage et les différentes études réglementaires (étude d'impact, dossier loi sur l'eau, évaluation d'incidence Natura 2000 etc...) constituant le dossier d'enquête publique.

#### 3.1. Les incidences environnementales de l'ouvrage

**Quel est l'impact du projet sur la nappe souterraine, sur les captages d'alimentation en eau potable ? Quel est l'impact sur la qualité de l'eau des gravières ?**

Les premières études menées portant sur l'impact du projet sur les nappes souterraines montrent que la plupart des polluants étudiés (métaux, pesticides) resteraient bloqués dans les premiers centimètres de sol sans s'infiltrer, la concentration de ces éléments dans les sols restant inférieure à ce qui peut être constaté dans les sols naturels, sauf si une pollution accidentelle de la Seine était à déplorer. Les études concluent également à la compatibilité du projet avec une exploitation future d'eau potable au niveau des « barrettes » de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie. Les autres impacts (modélisation affinée des écoulements souterrains et des transferts de polluants, impacts sur les captages AEP situés en –dehors du site pilote, incidence sur la qualité de l'eau dans les gravières) seront étudiés dans le cadre de la mission de maîtrise d'œuvre avec la modélisation hydrogéologique du secteur calée sur des données observées de piézométrie, et de qualité des eaux de surface et des eaux souterraines. Un suivi de la qualité des eaux de surface et souterraines sera initié en parallèle des études de maîtrise d'œuvre.

**Quelle est l'incidence sur les réaménagements de carrière ? Quels seront les phénomènes d'érosion et de sédimentation à l'intérieur du site pilote ? Quel est le risque de colmatage des gravières, et d'érosion des berges de la Seine lors de la vidange ?**

Concernant les phénomènes d'érosion et de sédimentation, il est envisagé d'implanter la station de pompage du site pilote dans un plan d'eau, pour que le flux d'eau pompé soit ralenti à sa sortie dans le plan d'eau. Les taux de matière en suspension observés dans la Seine en période de crue (de l'ordre de 100 mg/l) représenteraient une couche moyenne de sédiments d'environ 1,5 mm à chaque utilisation, avec des hauteurs plus importantes dans les points bas. Ces points bas seraient ensuite nettoyés par les équipes de l'EPTB. La modélisation hydraulique en 2 dimensions qui représentera finement les écoulements dans le site pilote et à ses abords (y compris les actions de pompage et de vidange dans le bief de Marolles) permettra de déterminer plus précisément les phénomènes d'érosion et de sédimentation, et d'évaluer les risques de colmatage des plans d'eau de gravière et de dégradation de leur qualité.

**Quelle sera la propagation des espèces piscicoles invasives dans les plans d'eau, et le risque de mortalité piscicole au pompage et à la vidange ?**

De premières réponses peuvent être apportées sur les impacts piscicoles : le risque de propagation d'espèces invasives dans les plans d'eau du site pilote est réel, cependant les inventaires piscicoles réalisés en 2014 montrent qu'au moins une espèce invasive est déjà présente dans tous les plans d'eau : la perche soleil. Pour les autres impacts piscicoles, l'EPTB a d'ores et déjà des pistes d'évitement ou de réduction de ces impacts : mise en place de dispositifs de répulsion ultrasonores ou électriques à l'entrée des stations de pompage, pêcherie au niveau des ouvrages de vidange, pêches de sauvetage dans les points bas en eau à la fin de l'utilisation de l'ouvrage...

### 3.2. Les impacts de l'ouvrage sur les usages et les modalités d'indemnisation

**Les digues seront-elles prévues pour le passage de véhicules ? L'accès aux terrains situés dans le site pilote sera-t-il conservé ? Les axes routiers seront-ils rétablis ?**

Le rétablissement des chemins intersectés par les digues sera assuré à l'aide de rampes d'accès adaptées pour les engins d'entretien des terrains (véhicules lourds). Hors période d'utilisation de l'ouvrage (c'est-à-dire quelques semaines en moyenne tous les 7 à 10 ans), les terrains seront accessibles normalement. Lors de l'utilisation de l'ouvrage, les accès seront fermés pour la sécurité des personnes. Le site pilote n'a pas d'impact sur les axes routiers, il longe la RD95 sur sa partie Ouest.

**Qu'allez-vous faire de nos effets personnels ? Comment allons-nous être indemnisés ? Prenez-vous en compte l'ensemble des activités cynégétiques ? Quel est l'impact du projet sur la pratique de la pêche ? Quelles sont les mesures de sauvegarde des pêches commerciales ? Quel est le montant de compensation prévu pour les usages ? Quelles sont les conséquences sur les terrains cultivés et sur les parcelles abritant des activités commerciales ou artisanales ?**

Les impacts de l'ouvrage sur les usages (agriculture, sylviculture, pêche de loisir, pêche commerciale, chasse, étangs de loisirs) ont été pris en compte et un montant d'adaptation et d'indemnisation des usages a été intégré au montant d'opération de 100 M€ TTC. Les besoins seront affinés à partir du 2<sup>nd</sup> semestre 2015 avec le lancement d'une prestation d'analyse fine du foncier et des usages présents dans l'emprise du site pilote. Au stade actuel des réflexions, il est prévu de conserver la majorité des usages présents sur le site. L'entreprise de transport fluvial et le port de plaisance actuellement existants feront l'objet d'une attention particulière et il pourrait être envisagé de les déplacer hors du site.

Une servitude de surinondation sera instaurée, permettant l'indemnisation des propriétaires et gestionnaires des terrains à l'issue de chaque utilisation de l'ouvrage.

**Quels sont les risques d'exfiltrations et d'inondations dans les caves des riverains, et les conséquences sur l'assainissement ?**

Les risques d'exfiltrations et de fuites dans les caves des riverains sont faibles. En effet, la modélisation hydrogéologique déjà menée en 2005 (et qui sera affinée lors de la maîtrise d'œuvre) a montré que les fuites dans le sol pouvaient facilement être reprises par un système de drains composé de fossés peu profonds recueillant les exfiltrations en pied de digue et de pompes de rabattement, ce qui n'engendrait donc pas de remontées de nappe dans les caves des riverains. De tels systèmes ont déjà été mis en œuvre

avec succès sur les polders du Rhin ou en Isère. Pour le projet global, le débit de pompage des drains a été dimensionné à 8 m<sup>3</sup>/s.

### 3.3. Le foncier : maîtrise foncière et gel du foncier

**Si je veux vendre mon bien, situé dans l'emprise du site pilote, allez-vous l'acheter ? Quelle est votre politique de maîtrise foncière pour ce projet ? Votre projet gèle le foncier et empêche des ventes de se faire. Il faut mettre en place un observatoire du foncier adapté.**

La politique de maîtrise foncière privilégiée à l'heure actuelle par l'EPTB, et présentée au cours du débat public, est d'acquérir exclusivement les terrains situés sous les digues, les chemins de service et les ouvrages hydrauliques à construire. Cette politique n'est cependant pas figée, et pourrait évoluer en fonction des attentes des propriétaires concernés par le site pilote.

Il est à noter que les propriétaires pourront faire valoir leur droit de délaissement à l'issue de la construction de l'ouvrage, c'est-à-dire requérir auprès de l'EPTB l'acquisition des terrains grevés par la servitude de surinondation pendant un délai de 10 ans à partir de l'arrêté préfectoral déclarant l'achèvement des travaux.

L'EPTB a initié un observatoire du foncier dès 2002 et va l'affiner dès le second semestre 2015 pour s'adapter au contexte local et permettre d'avoir des résultats précis à l'échelle du territoire du projet.

### 3.4. La conception et la construction de l'ouvrage

**Il faut éloigner la digue Nord-Ouest de l'Auxence, et ne pas prévoir de point de vidange dans l'Auxence. On pourrait gagner du volume de stockage en vidant préventivement les gravières.**

Lors des ateliers de concertation, des remarques ont été faites à l'EPTB par les participants sur le tracé des digues du site pilote ou d'autres éléments de sa conception. Ces remarques (éloignement de la digue Nord-Ouest de l'Auxence, éviter le rejet dans l'Auxence, étudier l'utilisation du volume résiduel dans les plans d'eau de gravière par vidange préventive) ont été intégrées par l'EPTB dans le programme de maîtrise d'œuvre et seront donc étudiées.

**D'où viendront les matériaux pour l'édification des digues ? Quel sera leur volume ? Pourra-t-on utiliser les déblais du canal Bray-Nogent si ce projet se fait ?**

Plusieurs pistes sont privilégiées pour l'approvisionnement en matériaux des digues du site pilote, d'un volume de 450 000 m<sup>3</sup> environ : déblais du projet Bray-Nogent, matériaux de découverte des carrières voisines, ou encore déblais du chantier de métro du Grand Paris Express qui pourraient être acheminés par voie d'eau. L'EPTB est en contact avec VNF et la société du Grand Paris pour affiner ces hypothèses et la qualité des matériaux sera scrupuleusement évaluée avant utilisation pour l'édification des digues. Les matériaux pour l'éventuel remblaiement de gravières et la construction des locaux techniques seront des matériaux compatibles avec la qualité de la nappe.

**Quel est le plan de circulation des engins de chantier et matériels de transport pendant la durée des travaux ? Les voies d'accès, parcours pédestres et cyclables seront-ils remis en état après les travaux ?**

La durée des travaux du site pilote a été estimée à deux ans environ. Le plan de circulation en phase chantier sera établi au moment de l'étude d'impact et présenté à l'enquête publique. Dans tous les cas, l'EPTB s'engage à remettre en état les voies de circulation qui auront été dégradées par le passage des engins de chantier.

### 3.5. Les modalités d'utilisation de l'ouvrage : avant, pendant, après

**Avant : combien de temps à l'avance les propriétaires vont-ils être prévenus du remplissage ?**

L'EPTB se base sur des durées déjà utilisées par d'autres gestionnaires de zones de rétention des crues : environ 36 heures avant l'utilisation du site, les propriétaires et gestionnaires seraient prévenus de la probabilité d'utilisation de l'ouvrage, puis prévenus à nouveau 24h avant l'utilisation de l'ouvrage. La mise en sécurité du site serait ensuite effectuée (annonces par haut-parleur, vérification que la zone est évacuée, fermeture des barrières d'accès).

**Pendant : comment le remplissage du site pilote se fera-t-il ? Quelle hauteur d'inondation est prévue, sur quelle durée ? Comme il n'y a qu'un seul site, ne risque-t-on pas de l'utiliser plus souvent que ce qui était annoncé pour le projet global ?**

Au stade actuel des études, le remplissage du site pilote est prévu en 2 à 3 jours, la durée d'inondation moyenne est de 5 jours environ, et la vidange pourrait prendre 15 jours à deux mois et demi suivant le niveau de la Seine. La vitesse moyenne de montée du plan d'eau serait de 4 cm/heure environ. La hauteur moyenne d'inondation serait de 2,50 m, et jusqu'à plus de 4 m dans les points bas.

Le fait qu'il n'y ait qu'un site pilote ne modifierait pas la fréquence d'utilisation, qui resterait d'une fois tous les 7 à 10 ans en moyenne.

**Après : Comment se fera le nettoyage après l'utilisation du site pilote ? Notamment dans les parties boisées ?**

A l'issue de l'utilisation de l'ouvrage, les équipes d'entretien mandatées par l'EPTB se chargeront du nettoyage : enlèvement des embâcles et des débris, réparation des clôtures, remplacement du matériel abîmé... Des conventions pourraient être passées avec les communes riveraines pour un retour à la normale plus rapide.

### 3.6. L'efficacité du projet, et ses alternatives

**Pourquoi ne pas avoir fait ce projet sur l'Yonne ou sur la Seine à l'aval de Montereau ?**

Parallèlement au projet de la Bassée, l'EPTB a étudié la réalisation d'un ensemble de trois grands barrages sur le bassin de l'Yonne, et la mise en place d'une soixantaine de zones de ralentissement dynamique sur ce même bassin. Ces solutions n'ont pas été retenues, du fait de contraintes d'intégration très fortes pour les trois grands barrages, et d'une efficacité faible conjuguée à une grande difficulté de gestion coordonnée

pour les zones de ralentissement dynamique. A l'aval de Montereau, le lit majeur de la Seine est trop urbanisé pour y trouver des zones d'expansion des crues qui pourraient permettre d'avoir une efficacité comparable sur la diminution du risque inondation.

#### **Le site pilote est-il efficace à lui tout seul, ne faut-il pas construire le reste du projet ?**

Le site pilote, qui représente un volume de stockage d'un sixième du projet global, est bien évidemment d'une moindre efficacité mais les résultats des études hydrauliques sont positives avec un abaissement des niveaux d'inondation en moyenne de 5 cm à Paris, et les analyses coût-bénéfice effectuées montrent que pour 1 € investi, 2,2 € de dommages sont évités. L'objectif de l'EPTB reste bien sûr de construire à terme la totalité des zones de rétention des crues. On notera également que le volume de stockage de 10 Mm<sup>3</sup> prévu est comparable à celui des ouvrages écrêteurs de crues déjà réalisés sur les bassins de la Meuse ou de l'Oise.

#### **Pourquoi un projet d'un volume de stockage de 55 M. de m<sup>3</sup> est-il aussi efficace alors qu'on dispose déjà de plus de 800 M. de m<sup>3</sup> avec les lacs-réservoirs ?**

Le projet global de la Bassée représente certes un volume de stockage faible (55 M. de m<sup>3</sup>) au regard du volume déjà stockable dans les grands lacs-réservoirs gérés par l'EPTB (plus de 800 M. de m<sup>3</sup>) mais il est stratégiquement situé à l'entrée de l'Ile-de-France et contrôle donc une grande partie du bassin versant de la Seine, contrairement aux lacs-réservoirs situés très en amont sur le bassin. De plus la gestion de l'ouvrage est dynamique afin d'agir au moment du passage de la pointe de crue en aval de la confluence de la Seine et de l'Yonne.

#### **Quelles sont les zones inondables avec et sans projet global, avec et sans site pilote ?**

La modélisation hydraulique des écoulements en Ile-de-France en deux dimensions qui sera réalisée en 2016 pourra permettre de visualiser de manière fine les zones inondées avec et sans projet de la Bassée, et avec et sans site pilote. Ces éléments feront partie du dossier d'enquête publique.

#### **L'EPTB n'a-t-il pas choisi le site le plus facile à mettre en œuvre ?**

Il a été fréquemment dit au cours des dernières réunions de concertation que l'EPTB avait choisi le site pilote le plus facile à mettre en œuvre. Or le choix du site pilote s'est fait suivant une analyse multicritères rigoureuse portant sur trois grandes familles de critères : technico-financiers, écologiques et usages. Seuls les inventaires écologiques réalisés en 2014 ont permis de départager les deux scénarios finalistes, et l'EPTB a respecté la demande de l'Etat de choisir le scénario de moindre impact écologique, en application du concept éviter-réduire-compenser. Au regard des nombreux usages présents sur le site pilote, ce n'est pas la solution de facilité qui a été choisie.

### **3.7. Le coût et le planning du projet**

**Dans combien de temps les autres casiers seront-ils réalisés ? L'estimation du coût de l'opération de site pilote (100 M€TTC valeur 2012) est trop faible. Quel est le coût total des études déjà menées depuis le début ?**

L'estimation du coût d'opération de site pilote inclut le coût des travaux (digues, station de pompage, ouvrages de vidange et de continuité écologique, système de rabattement, gestion automatisée, installations électriques), les mesures compensatoires environnementales, les mesures d'adaptation et d'indemnisation des usages, le programme de valorisation écologique, le foncier et les coûts d'études. Suivant les hypothèses prises, le coût d'investissement total du site pilote est compris entre 98 et 104 M€TTC val 2012. Ces estimations ont été réalisées de manière rigoureuse par notre conducteur d'opération EGIS, qui s'est basé sur des retours d'expérience de travaux similaires (construction de digues, de stations de pompage...) et sur le contexte foncier local.

### 3.8. Les mesures écologiques

**Il faut préserver la restauration de la trame verte et de la trame bleue (restauration des continuités écologiques, création ou restauration d'annexes hydrauliques et de zones humides...). Si le projet ne se fait pas, y aura-t-il quand-même de la valorisation écologique ?**

La restauration de la trame verte et de la trame bleue, et notamment la restauration des continuités écologiques, la préservation ou la recréation d'annexes hydrauliques et de zones humides... ont été entendus par l'EPTB comme étant une priorité des acteurs du territoire. Ainsi le programme de valorisation écologique proposé est axé sur ces mesures prioritaires. La valorisation écologique du territoire de la Bassée aval est le second grand objectif du projet de site pilote, et n'a pas vocation à être mené seul par l'EPTB si le site pilote ne se réalise pas.

**Quel est le curseur du taux de compensation écologique ? Quel serait le montant des compensations écologiques si tout le projet était mis en œuvre ?**

Le curseur du taux de compensation écologique, si des mesures compensatoires sont nécessaires, sera donné par les services de l'Etat préalablement et au moment de l'instruction du dossier d'enquête publique. Préalablement au débat public, il avait été estimé un montant global des mesures compensatoires de tout le projet de l'ordre de 21 M€. Ce montant sera à actualiser sur la base des études d'impact.

### 3.9. Les mesures d'accompagnement pour le territoire

**De quel type seront les mesures d'accompagnement pour le territoire ? Ce montant est-il inclus dans l'enveloppe des 100 M€TTC ? Quel est le calendrier de mise en œuvre de ces mesures ? Comment préserver la biodiversité de la Bassée tout en y développant un modèle économique viable ? Peut-on réaménager le canal de Bray à La Tombe ? La déviation de Châtenay pourra-t-elle être une mesure d'accompagnement ? Est-elle comprise dans le coût de l'opération ?**

Le montant des mesures d'accompagnement n'est pas inclus dans le montant d'opération du site pilote. Il s'agira de mesures supplémentaires dont le coût n'a pas encore été fixé. Ces mesures seront déterminées en lien avec la communauté de communes Bassée-Montois, sous l'égide d'une commission ad hoc présidée par Mme la sous-préfète de Provins. Des projets tels que la déviation de Châtenay ou la réhabilitation du canal Bray-La Tombe pourraient être sélectionnés en fonction des priorités et du montant défini. La réflexion d'un modèle alliant économie et biodiversité sur ce territoire pourrait être étudiée.

### 3.10. La pérennité de l'entretien du site pilote et des mesures écologiques

**Les digues seront-elles entretenues, même si l'aménagement n'est pas utilisé ? Une fois les mesures écologiques réalisées, comment se fera leur gestion sur le long terme ? La gestion des espaces pourrait-elle se faire par des agriculteurs ?**

Comme pour les 4 ouvrages qu'il gère déjà (dont l'un depuis 1949), l'EPTB s'engage bien évidemment à assurer l'exploitation, l'entretien et la maintenance des ouvrages construits, ainsi que des mesures écologiques mises en œuvre. Pour ces dernières, des conventions de partenariat avec des associations ou des agriculteurs pourraient être mises en place. Ce type de système existe déjà sur les emprises de nos lacs-réservoirs.

### 3.11. La phase d'expérimentation

**Combien de temps va durer la phase d'expérimentation du site pilote, et qu'est-ce qui sera fait pendant cette phase ? Y aura-t-il une mise en eau « test » ? Quelles sont les mesures de suivi que vous mettrez en place pendant et après les travaux ?**

La phase d'expérimentation durerait au minimum 5 ans, et permettrait de mettre en place ou poursuivre différentes mesures de suivi : faune-flore, nappe souterraine, tests de fonctionnement des ouvrages... La solution de mise en eau « test », partielle ou totale, n'a pas encore été tranchée pour le moment.

### 3.12. La coordination avec Voies Navigables de France

**Les projets de l'EPTB Seine Grands Lacs et de VNF doivent être mis en cohérence.**

Les relations de travail entre l'EPTB et VNF sont constantes et constructives. Un comité de coordination des deux projets (comité de pilotage et comité technique) a été mis en place dès 2009, et se poursuit depuis cette date. Ce comité est l'occasion de faire des points réguliers sur l'état d'avancement des deux projets, de préparer l'évaluation de leurs effets cumulés et d'échanger avec les services de l'Etat sur les études techniques et les procédures réglementaires. L'EPTB et VNF cherchent également à proposer des mesures (écologiques, d'insertion paysagère...) coordonnées et cohérentes à l'échelle du territoire.

## 4. LES SUITES DE LA CONCERTATION

Les éléments sortants de cette phase de concertation : définition du site pilote, du programme prioritaire de valorisation écologique et des actions prioritaires de valorisation des anciens méandres, sont désormais inscrits dans le programme de maîtrise d'œuvre, et seront étudiés à un stade de conception détaillée par le maître d'œuvre, lors de la phase de préparation de l'enquête publique.

La concertation n'est pas terminée pour autant, et va se poursuivre tout au long de la vie du projet. En particulier, à court terme, l'EPTB recrutera un prestataire qui aura pour missions d'analyser de manière très précise le foncier et les usages présents dans l'emprise du site pilote et des terrains concernés par les mesures écologiques. Cette phase permettra de tisser des liens plus étroits avec les personnes concernées par le projet de site pilote de la Bassée et de mieux appréhender la compatibilité du projet avec les usages présents sur le territoire.



## 5. LA SYNTHESE DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

---

« Depuis ma nomination en janvier 2014, j'ai suivi toutes les étapes décrites ci-dessus avec une grande attention et beaucoup d'intérêt. Le projet de réaliser un casier pilote unique, qui constituerait en quelque sorte un test « grandeur nature » du projet global, a engagé le maître d'ouvrage dans de nombreuses études, en particulier pour définir le site où se réaliserait ce casier pilote, ce qui n'était pas si simple, étant données les multiples contraintes fixées. La concertation avec les acteurs du territoire a été constante, et permanente. Tous les élus, associations, usagers, propriétaires, riverains, ont été associés aux discussions, et tout le monde aujourd'hui connaît non seulement le projet et ses modalités, mais les autres acteurs en présence, ce qui renforce le sentiment de co-construction. Le dialogue qui s'est instauré au cours des réunions, des ateliers et des divers comités de pilotage a permis à chacun d'exprimer son point de vue, ses critiques, ses attentes, mais aussi ses recommandations. L'EPTB s'est montré attentif et à l'écoute de toutes les propositions, et le maître d'ouvrage a véritablement joué le jeu d'une élaboration concertée de son projet. Les remarques, propositions, expertises des uns et des autres ont été entendues, considérées, et intégrées autant que possible. Je considère qu'à cet égard la concertation a été bien conduite et a vraiment joué son rôle.

Ce travail sur le temps long permet aux uns et aux autres de voir avancer le projet en détaillant chaque phase. C'est certainement le point le plus satisfaisant, à la fois pour le maître d'ouvrage qui ne perd jamais le lien avec le territoire où son ouvrage va s'insérer, et pour les acteurs locaux, quels qu'ils soient, qui sont étroitement associés à l'élaboration du projet. La qualité d'écoute est sérieuse, la compétence des responsables du projet n'est jamais prise en défaut, et leur évidente bonne volonté atteste de l'intention manifeste de l'EPTB de conduire le projet avec tous les acteurs concernés. La possibilité d'évolution et de discussion, en particulier pour les actions de valorisation écologique, mais aussi pour les modalités de réalisation du site-pilote lui-même permet au maître d'ouvrage de bénéficier de l'expérience des acteurs locaux, et à ces derniers de faire valoir leur point de vue et leur expertise, souvent pertinents.

La phase suivante, celle de la maîtrise d'œuvre, va profiter de tous ces échanges qui ont permis de nourrir le projet, de l'enrichir et de le préciser. »

Isabelle JARRY



8 rue Villiot – 75012 Paris

Té : 01 44 75 29 29

[eptb@seinegrandslacs.fr](mailto:eptb@seinegrandslacs.fr)

[www.seinegrandslacs.fr](http://www.seinegrandslacs.fr)