

SYNTHÈSE DU DOSSIER
DU MAÎTRE D'OUVRAGE

PROJET DE MISE À grand gabarit de la liaison fluviale ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

Qui est VNF ?

Établissement public créé en 1991 et placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, Voies navigables de France (VNF) gère 6 100 kilomètres de fleuves, de canaux et de rivières navigables en France et les 40 000 hectares de domaine public qui les bordent.

VNF entretient, exploite et modernise ce réseau, le plus vaste d'Europe, avec pour mission d'assurer sa navigabilité, de développer le transport fluvial et le tourisme et de valoriser le domaine public fluvial.

Ses priorités sont la qualité du service rendu aux usagers et le développement des activités liées à la voie fluviale, dans le respect de l'environnement et de la ressource en eau.

Le projet élaboré par VNF vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine. Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 kilomètres à partir de l'écluse de la Grande Bosse (à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine) de telle sorte que des péniches à grand gabarit puissent accéder aux ports de Nogent-sur-Seine.

Cet aménagement permettrait de relier sans rupture de charge Nogent-sur-Seine au bassin parisien et au-delà, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du nord. En augmentant les possibilités d'échanges par la voie d'eau, il stimulerait le développement économique local et répondrait aussi à l'objectif de progression des modes de transport alternatifs à la route, fixé par le Grenelle de l'environnement pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

VNF a étudié 5 scénarios d'aménagement de la voie navigable entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, chacun correspondant à un gabarit-type de bateau conforme

aux normes de la navigation européenne. Outre des aménagements de la rivière entre la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine, les deux premiers scénarios nécessitent la réhabilitation du canal de Beaulieu tandis que les trois autres prévoient la construction d'un nouveau canal jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Ces 5 scénarios ont été évalués pour mesurer leurs performances du point de vue de la navigation et analyser leurs répercussions socio-économiques, environnementales et hydrauliques. Ils ont été progressivement optimisés afin d'éviter ou de minimiser les impacts sur la vallée de la Bassée.

Au vu de ces analyses, VNF propose d'aménager la voie navigable au gabarit de 2 500 tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (scénario 3) : c'est la solution qui lui semble la plus équilibrée pour répondre à la hausse de la demande de fret fluvial tout en respectant la vallée de la Bassée.

Pourquoi mettre à grand gabarit la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ?

Le projet de VNF a pour objectif de répondre à la demande de fret fluvial, en garantissant des conditions de navigation sûres, modernes et compétitives, et de favoriser ainsi le développement économique de la Seine-et-Marne et de l'Aube tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

RÉPONDRE À UNE DEMANDE DE TRANSPORT EN DÉVELOPPEMENT

Le trafic fluvial entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine a triplé en 10 ans (305 millions de t-km en 2010) et présente de belles perspectives de croissance, liées notamment à l'extraction de graviers, aux activités agro-industrielles et au développement de l'offre portuaire. Or cet essor serait freiné si Nogent-sur-Seine ne pouvait être relié au réseau à grand gabarit du bassin de la Seine afin d'accéder aux ports maritimes et au Nord de l'Europe. Les territoires entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ne pourraient alors profiter du dynamisme apporté par le développement des activités fluviales.



Extraction de graviers

S'ADAPTER AUX EXIGENCES DE LA LOGISTIQUE MODERNE

La voie navigable en amont de Paris manque à l'heure actuelle de continuité : selon les secteurs, elle accueille des péniches de gabarits différents (allant de 650 tonnes à 1 400 tonnes). Le canal de Beaulieu constitue notamment un goulot d'étranglement puisque la navigation y est limitée aux bateaux de 650 tonnes.

Les conditions de navigation sont en outre dégradées : hauteur sous les ponts parfois trop limitée en période de hautes eaux et profondeur du chenal insuffisante lors des basses eaux, difficultés

de manœuvre dues aux courbures très prononcées de certains méandres de la Seine ainsi qu'aux forts courants à certains endroits, zones de stationnement insuffisantes, rares possibilités de virement.

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

En rendant le transport fluvial sur la Seine plus attractif, le projet de VNF s'inscrit dans la lutte contre le changement climatique fixée par le Grenelle de l'environnement. Il répond à l'objectif national de report du transport de marchandises de la route vers le rail et la voie d'eau.

Les atouts du transport fluvial reposent en grande partie sur la forte contenance des bateaux. Plus on peut charger de marchandises, moins la consommation de pétrole est élevée, moins les émissions de CO₂ sont élevées, et plus le coût du transport est économique à la tonne transportée. En outre, les nuisances occasionnées à la collectivité par le transport fluvial sont 4 fois moindres que celles du transport routier (accidents, pollutions, encombrements...).



Quels sont les enjeux du territoire ?

Le projet de VNF s'inscrit dans le périmètre de la vallée de la Bassée, un territoire faiblement urbanisé qui s'étend de part et d'autre de la Seine, entre l'Yonne à l'ouest et l'Aube à l'est, de Montreault-Fault-Yonne à Romilly-sur-Seine.

UN TERRITOIRE AUX MULTIPLES FONCTIONS

La vallée de la Bassée constitue un patrimoine de grande valeur, tant par sa formation géologique, ses ressources naturelles et sa biodiversité, que pour les multiples fonctions environnementales qu'elle remplit - écologique, hydraulique, biogéochimique... - et les activités économiques dont elle est le support : >> figurant parmi les plus importantes zones humides d'Île-de-France, elle est un réservoir de biodiversité. Elle comprend l'une des dernières forêts alluviales d'Europe. Classée en partie en réserve naturelle, elle abrite de nombreuses espèces animales et végétales remarquables ; >> sa vocation naturelle est d'accueillir l'expansion des crues de la Seine, ce qui atténue en aval les risques d'inondation de l'Île-de-France ;



Vallée de la Bassée

- >> elle comporte une nappe souterraine abondante et de qualité, qui représente l'une des plus importantes réserves d'eau potable du bassin de la Seine ;
- >> elle constitue une zone d'épuration naturelle : elle remplit un rôle de filtre qui protège la qualité des eaux de la Seine et de la nappe ;
- >> elle est utilisée pour la navigation commerciale ;
- >> c'est le plus grand gisement de granulats existant à proximité de la métropole parisienne ;
- >> elle comporte des terres agricoles, principalement exploitées pour la culture des céréales et des oléagineux ;
- >> c'est un site ouvert au tourisme et aux loisirs, attractif pour les amateurs de pêche, de chasse, de randonnée...

UN PROJET RESPECTUEUX DES ENJEUX TERRITORIAUX

VNF a conçu le présent projet dans une optique de développement durable, en cherchant à concilier les intérêts environnementaux, économiques et sociaux du territoire qu'il traverse.

Lors de l'élaboration des scénarios, VNF s'est donné pour objectifs :

- >> d'éviter que la voie navigable empiète sur les espaces naturels, en particulier ceux qui font l'objet d'une protection ou d'un inventaire ;
- >> de respecter le régime hydraulique de la Seine et ses échanges avec la zone humide afin d'en conserver le caractère inondable, pour à la fois préserver les habitats et les espèces et ne pas augmenter les risques d'inondation des zones urbaines franciliennes ;
- >> de respecter le système d'alimentation de la nappe d'eau de la Bassée et de la nappe de la Craie ainsi que les périmètres de protection institués pour sécuriser l'approvisionnement en eau potable de l'Île-de-France ;
- >> de préserver les quantités d'eau nécessaires aux besoins locaux (alimentation en eau potable des populations, irrigation des terres agricoles, approvisionnement des industries) ;
- >> de maîtriser les impacts du projet sur la qualité de l'eau ;
- >> de préserver le cadre de vie des populations (patrimoine historique et culturel...).

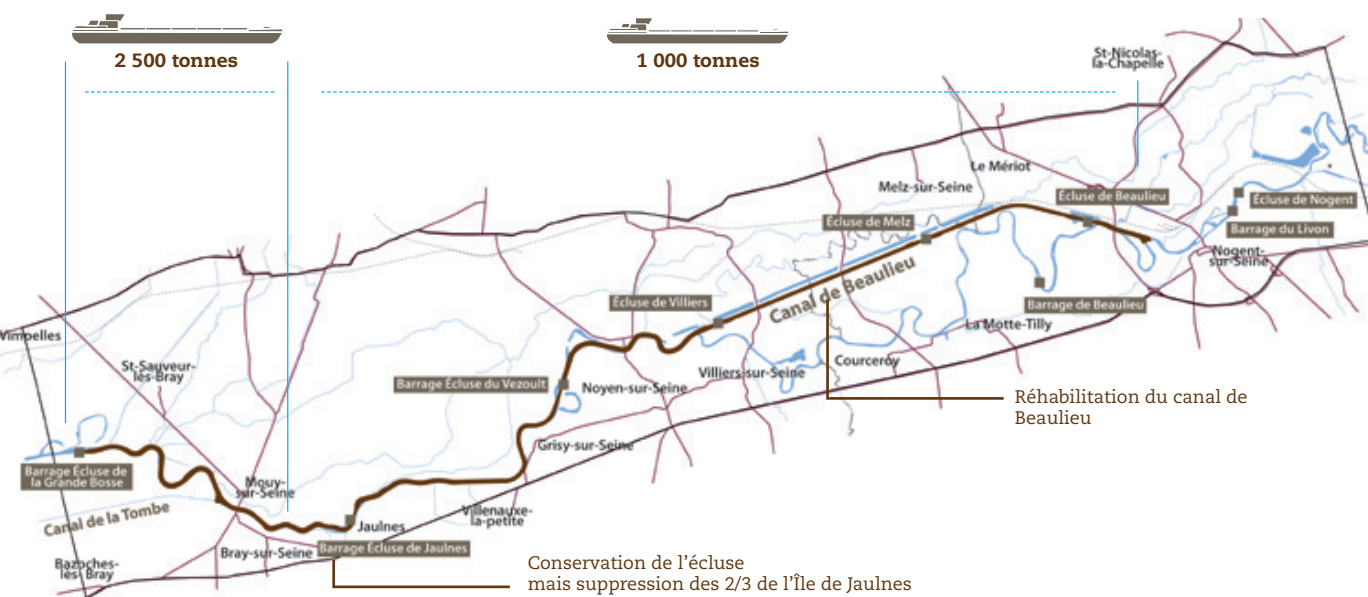
Quelles sont les solutions étudiées par VNF ?

Cinq scénarios ont été initialement étudiés par VNF, conçus pour permettre le passage à des bateaux de 1 000, 2 500, 3 000 ou 4 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine. Tous permettent la navigation d'unités fluviales chargées de deux couches de conteneurs, en cohérence avec le reste de la Seine Amont. Tous nécessitent une rectification du chenal de navigation de la Seine, de plus ou moins grande ampleur, entre la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine. Tous conservent la sinuosité actuelle de la Seine à l'exception du scénario 5.

Scénario 1

Objectif : dissiper les points durs de la navigation entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

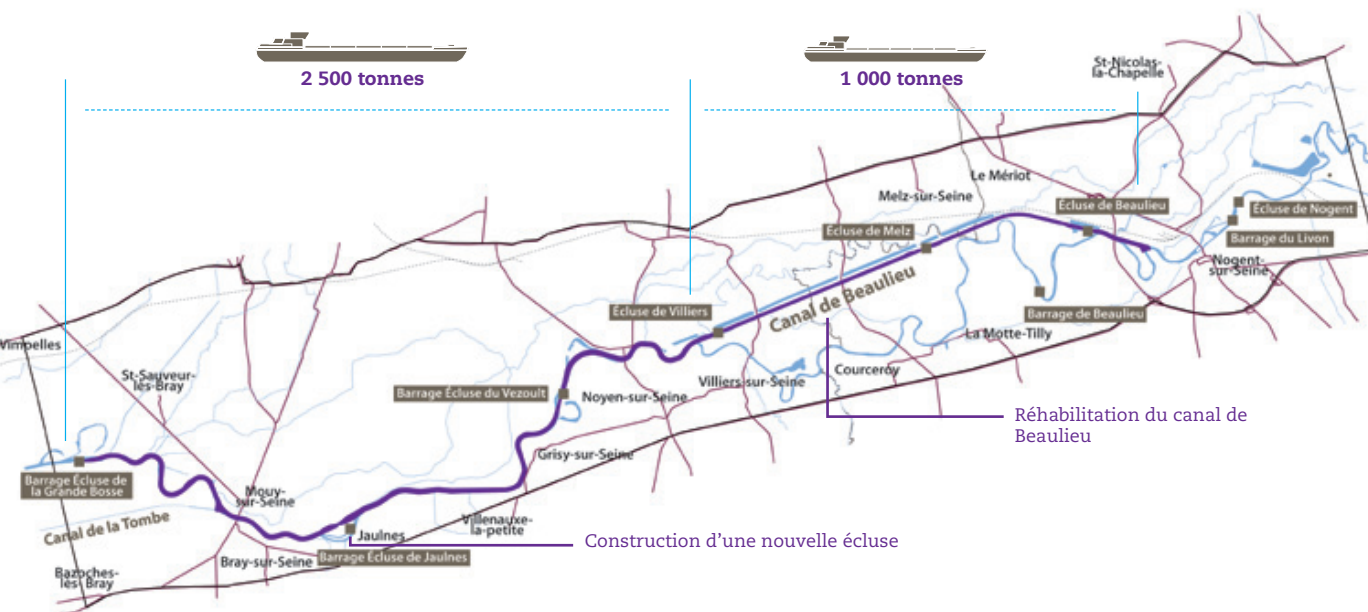
- >> Trafics attendus en 2020 : 695,4 millions de t-km pour le transport en vrac, et 10,4 millions de t-km pour les conteneurs
- >> 20 000 camions et 3 000 tonnes de CO₂ évités chaque année
- >> Coût estimé : 76 millions d'euros HT



Scénario 2

Objectif : dissiper les points durs de la navigation et hypothèse d'une plate-forme fluviale à Villiers-sur-Seine.

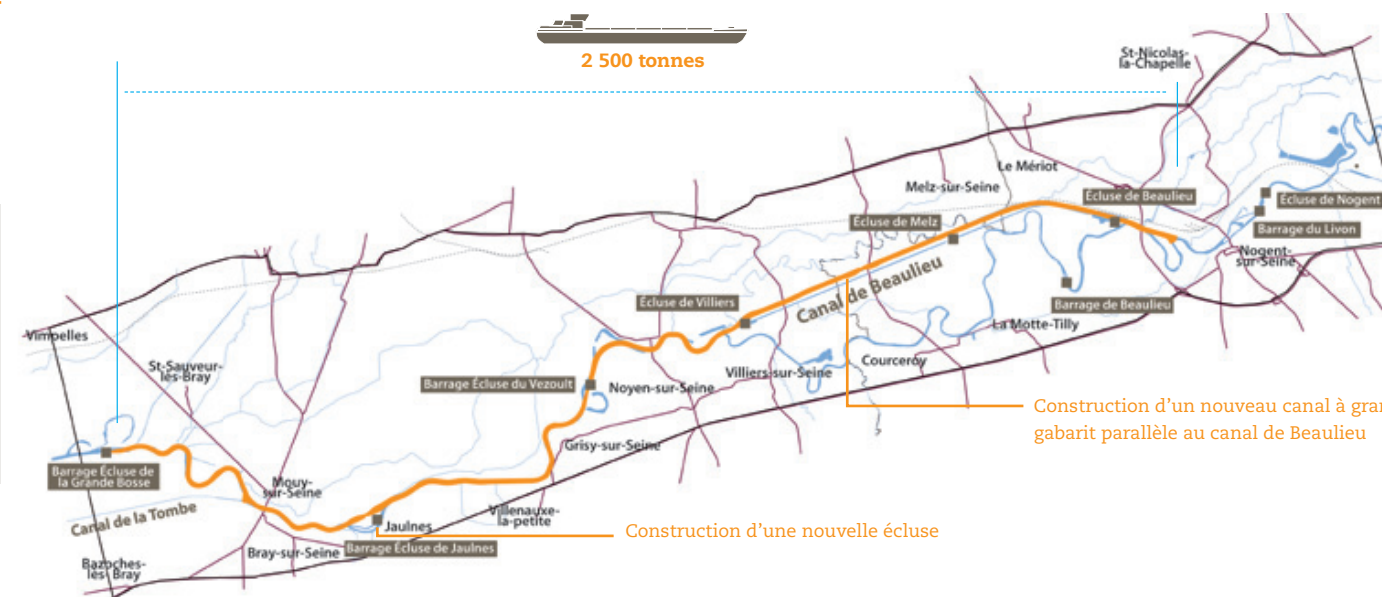
- >> Trafics attendus en 2020 : 695,9 millions de t-km pour le transport en vrac, et 10,4 millions de t-km pour les conteneurs
- >> 20 000 camions et 3 000 tonnes de CO₂ évités chaque année
- >> Coût estimé : 132 millions d'euros HT



Scénario 3

Objectif : établir une continuité de l'axe de navigation tout au long du parcours (2 500 t).

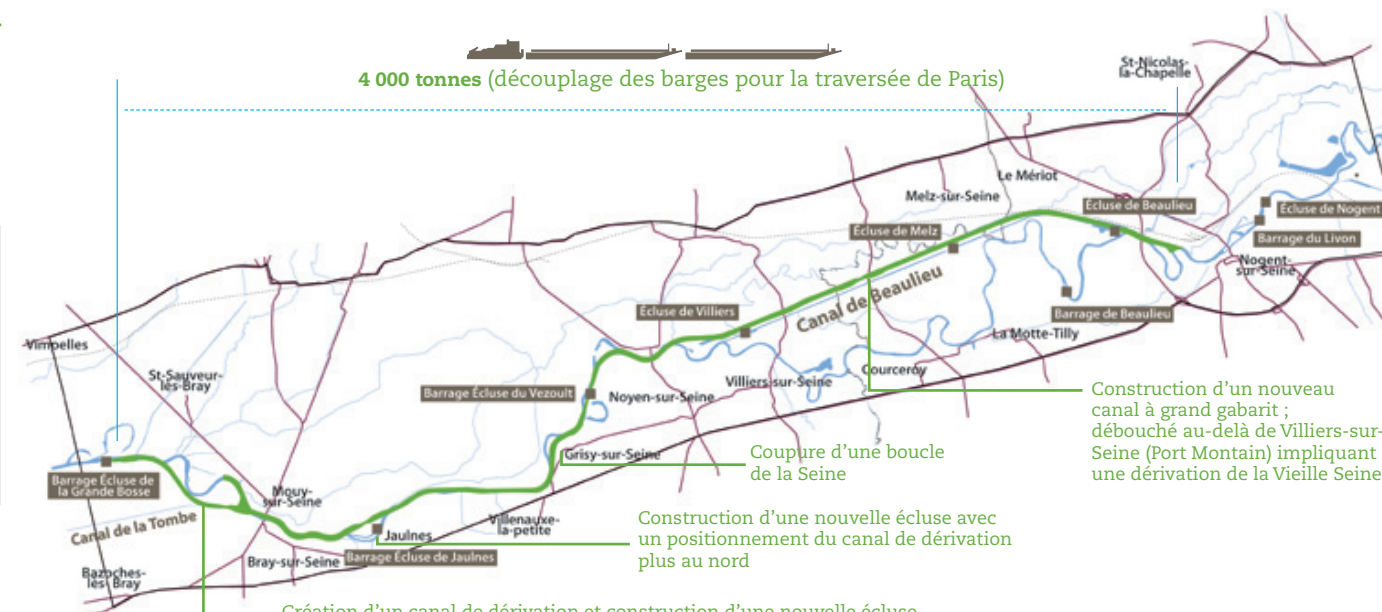
- >> Trafics attendus en 2020 : 954,7 millions de t-km pour le transport en vrac, et 15,4 millions de t-km pour les conteneurs
- >> 27 000 camions et 4 700 tonnes de CO₂ évités chaque année
- >> Coût estimé : 214 millions d'euros HT



Scénario 5

Objectif : établir une cohérence de gabarit avec l'ensemble de la Seine Amont (4 000 t).

- >> Trafics attendus en 2020 : 954,9 millions de t-km pour le transport en vrac, et 16,4 millions de t-km pour les conteneurs
- >> 27 000 camions et 4 700 tonnes de CO₂ évités chaque année
- >> Coût estimé : 305 millions d'euros HT



Scénario 4

Le scénario 4 a été conçu pour permettre la circulation jusqu'à Nogent-sur-Seine de bateaux de 3 000 tonnes. Il s'agit du Grand rhénan, qui connaît un fort développement en Europe. Ce scénario a été rapidement écarté car ce type de bateau ne pourrait traverser Paris qu'une centaine de jours par an (ni consécutifs, ni prévisibles).



Île Saint-Louis à Paris

Quels pourraient être les impacts du projet ?

Les impacts des différents scénarios d'aménagement de la voie navigable ont été évalués du point de vue socio-économique, environnemental et hydraulique, grâce à un diagnostic écologique réalisé sur le périmètre du projet, et à partir d'outils de modélisation.

IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

Selon les scénarios, le trafic fluvial entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine serait multiplié par 2 ou par 3 à l'horizon 2020, et par 3 ou 4 à l'horizon 2050 (par rapport à 2010). En ce qui concerne la part modale du transport fluvial, elle augmente pour tous les scénarios.

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET HYDRAULIQUES

Selon les scénarios, la réalisation du projet de mise à grand gabarit éviterait de 20 000 à 27 000 camions sur les routes chaque année et de 3 000 à 4 700 tonnes de CO₂ émis.

Des impacts environnementaux ont été identifiés par endroit et seront pris en compte dans l'élaboration du futur tracé si le projet devait se poursuivre.

>> De façon générale, les impacts écologiques et hydrauliques en situation de basses et moyennes eaux seraient faibles ou nuls (hors scénario 5) :

- > l'abaissement du niveau d'eau ne serait pas significatif en période de basses eaux ;
- > lors des moyennes eaux, le niveau d'eau serait rehaussé au niveau du Vezoult et de Jaulnes, ce qui est favorable pour l'alimentation de la nappe alluviale et bénéfique pour les milieux humides.

>> Les conditions d'inondation du lit majeur de la Seine (fréquence, surface, durée) seraient maintenues.

>> Les impacts sur les captages d'eau ne seraient pas significatifs.

>> La neutralité hydraulique du projet VNF serait assurée vis-à-vis du projet des Grands lacs de Seine.

Des pistes de mesures compensatoires, qui restent à discuter lors du débat public, ont été esquissées pour contrebalancer les impacts résiduels identifiés à ce jour.

Quel est le financement envisagé ?

D'un montant allant de 76 à 305 millions d'euros hors taxes selon les scénarios, le projet est porté par VNF, avec le soutien financier, à ce stade des études, des régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, du département de l'Aube, de la ville de Nogent-sur-Seine et de la CCI Troyes Aube. Si le projet est décidé, VNF recherchera plusieurs voies de financement : Contrats de projets État/Région (CPER) Île-de-France et Champagne-Ardenne, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), Commission européenne. Des réflexions sont également engagées pour examiner la part de financement qui pourrait être prise en charge par les usagers du réseau navigable.



Vallée de la Bassée

Que va-t-il se passer après le débat public ?

Dans les 2 mois qui suivent la clôture du débat public, la Commission particulière du débat public élabore un compte-rendu et la Commission nationale du débat public établit un bilan. VNF dispose alors de 3 mois pour décider de la suite qu'il entend donner à son projet en prenant en considération les conclusions du débat. S'il décide de poursuivre son projet, en l'état ou en y apportant des modifications, VNF envisagera de prolonger jusqu'à l'achèvement des travaux le dialogue établi avec les acteurs locaux et le grand public à l'occasion du débat public.

Quel est le planning prévisionnel de réalisation du projet ?

2012

Décision de VNF au regard des enseignements du débat public



2012 > 2015

Études techniques et enquêtes publiques



2015 > 2019

Travaux entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine