



## Réponse de VNF à la contribution du Collectif des naturalistes

### **Question de la contribution**

« Est-ce que la conservation du canal de Beaulieu en doublon est réellement nécessaire ? Ne devrait-il pas être réaménagé en zone humide en compensation ? Quel impact sur la mobilité naturelle du fleuve ? »

### **Réponse de VNF :**

*Dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, la conservation du canal de Beaulieu, dans le cas où les scénarios 3 ou 5 seraient retenus, ne serait effectivement pas nécessaire pour la navigation fluviale.*

*Nous avons bien noté votre proposition et nous l'étudierons lorsqu'il faudra envisager la reconversion possible du canal de Beaulieu. Des suggestions d'associations de pêche ont également été formulées à ce sujet : leur souhait de voir le canal rétrocédé à des activités de pêche a ainsi été formulé dans leurs différentes contributions.*

*Concernant la mobilité naturelle du fleuve, VNF s'est déjà engagé de manière volontariste dans une série d'actions qui vont dans ce sens. Par exemple, à l'aval immédiat du projet, on peut citer le programme de renaturation du méandre de la Grande Bosse qui vient d'être engagé.*

*Dans le cas présent les scénarios intègrent tous cette notion de mobilité, qui constitue une condition primordiale pour conserver une neutralité hydraulique du projet. Il n'y aurait, à l'exception de la coupure du méandre de Grisy-sur-Seine dans le cadre du scénario 5, aucun cloisonnement supplémentaire par rapport à l'existant.*

### **Question de la contribution**

« Sans bien sûr oublier les impacts indirects sur la biodiversité des zones humides du territoire, touchés notamment par les travaux. Quelles mesures seront prises ? »

### **Réponse de VNF :**

*Les études réalisées dans le cadre de la préparation du débat public ont bien pris en compte les impacts indirects potentiels du projet sur la zone humide. En effet, comme vous l'indiquez, le projet concerne un secteur où il est impératif de maintenir les niveaux et les fréquences d'inondation actuels, puisqu'ils sont vitaux pour ces écosystèmes. C'est pour cela que VNF a estimé nécessaire de travailler avec une précision plus importante sur les secteurs aux enjeux plus forts.*

*Pour ces enjeux, nous avons mis en place une série d'indicateurs (hauteur d'eau, fréquence de submersion, durée de submersion,...) qui nous permettent de conclure, en fonction du type d'espèce en présence, sur le caractère négligeable ou non des effets du projet.*

*Les résultats de ces modélisations montrent que l'impact sur ces secteurs, pour les scénarios 1 à 3 ne sont pas de nature à remettre en cause la présence d'espèces sensibles car les fréquences de crue et les durées de submersion sont bien restituées. Pour le scénario 5, l'impact serait*

*cependant significatif sur un ou deux sites aux abords de Grisy-sur-Seine (baisse de la ligne d'eau permanente).*

*Au stade du débat public, aucune mesure compensatoire n'est décidée. En effet, ces mesures dépendent du scénario éventuellement retenu à l'issue du débat, et devront être précisées en fonction de l'identification rigoureuse, en lien avec les acteurs du territoire, de ses impacts indirect « résiduels ». Une fois ceux-ci déterminés et partagés avec les acteurs du territoire, une recherche de mesures compensatoires adaptées pourrait s'engager.*

*D'ores et déjà, plusieurs pistes ont été identifiées au niveau local ; à titre d'exemples*

- reconnexion d'anciennes coupures de méandres ;*
- achat et gestion de parcelles ayant un intérêt écologique important ;*
- récréation de milieux exceptionnels.*

*Il pourra également s'agir de mesures compensatoires plus globales :*

- réaménagement hydroécologique de la Seine dans l'Aube ;*
- connexion de certaines boucles de la Seine en amont de la Grande Bosse ;*
- participation financière et technique au Plan de gestion des poissons migrateurs (PLAGEPOMI) et pour certaines espèces menacées (pie grièche...).*

*Dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, VNF s'engage à définir, avant l'enquête publique, avec les acteurs concernés, l'ensemble des mesures de compensations nécessaires ainsi que leurs modalités de suivi et de gestion qui devront également être prévues.*

### **Question de la contribution**

« Lors des travaux, 600 000 à 3 millions de m<sup>3</sup> de déblais vont être extraits par rectification, approfondissement du lit et création du nouveau canal : comment le retrait de ces matériaux ne crée pas de rabattement de nappe ? Pourquoi ne pas les utiliser pour améliorer et diversifier les types de berges ? De quelle qualité sont ces matériaux de déblais (concentration en métaux lourds des vases non réutilisables pour un autre usage notamment dans les digues du projet de Seine Grand Lacs) ? Quelle valorisation des matériaux nobles (ce qui équivaut à exploiter l'équivalent d'une carrière) ? Quel devenir des vases issues du curage ? »

### **Réponse de VNF :**

Concernant d'abord la nappe alluviale :

*La nappe alluviale peut être impactée par le projet dans les cas suivants :*

*–si l'on abaisse le niveau d'eau dans le lit mineur. Dans ce cas, l'approvisionnement de la nappe est moindre ;*

*–si l'on crée des barrières à son écoulement provoquant un rabattement de la nappe, c'est-à-dire un abaissement du niveau de la nappe.*

*Les études actuelles ont analysé l'impact du projet sur les nappes en période de basses et de moyennes eaux. Le modèle, sécurisé du point de vue des impacts puisqu'il tend à proposer comme résultats les impacts les plus pénalisants, montre que le projet provoquerait un abaissement de la nappe, dans le secteur entre la Grande Bosse et Bray-sur-Seine notamment, qui serait au maximum de cinq centimètres à proximité de la rivière puis de 2 cm au maximum dès que l'on s'éloigne de la Seine.*

*Toutefois, les impacts du projet ne seraient pas que négatifs, puisqu'avec le relèvement de la ligne d'eau au niveau des barrages de Jaulnes et du Vezoult, la nappe serait mieux alimentée et donc un léger rehaussement de la nappe serait possible, dans les mêmes ordres de grandeur que précisé précédemment.*

Un autre point qui a été pris en compte concernant l'impact du projet sur les nappes est le nouveau canal à grand gabarit.

Deux types de situation sont en présence :

–sur une première partie le fond du canal se situe au dessus de la nappe. Dans ce cas, pour limiter les besoins en eau du canal, l'étanchéité permet d'éviter un transfert de l'eau vers la nappe . L'impact du canal sur la nappe est donc nul.

–Sur une seconde partie, le fond du canal se situe en dessous du niveau de la nappe. Dans ce cas, l'étanchéité du canal permet de ne pas venir drainer (c'est-à-dire assécher) la nappe. IL sera toutefois nécessaire, en certains points, d'effectuer un rabattement localisé de la nappe, c'est à dire d'en faire descendre le niveau dans le sous-sol, afin d'éviter des surpressions sur le fond du canal et donc une détérioration accélérée de l'ouvrage.

Dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, deux mesures seraient envisagées :

- La mise en place d'un suivi des nappes grâce à des piézomètres. Ce suivi, dont les résultats seraient publics, permettrait de mettre en évidence le niveau de la nappe avant, pendant et après le projet ;
- La conduite, à partir des données hydrogéologiques fournies par le réseau de piézomètres sur la situation actuelle, d'une étude approfondie sur les impacts potentiels du projet sur les nappes .

Concernant les matériaux déblayés :

Une partie des matériaux déblayés serait, comme vous le suggérez, utilisée pour réaliser les reprises au niveau des berges, sous réserve que les caractéristiques des matériaux le permettent. En effet, comme vous le mentionnez et comme le prévoit la réglementation, il est nécessaire de vérifier le niveau de pollution des matériaux extraits (déblais, matériaux de dragages, vases...). Pour cela des analyses seraient réalisées par un laboratoire mandaté par VNF et agréé par le COFRAC (Comité français d'accréditation) afin de préciser la classification des sédiments, qui déterminera s'ils peuvent être valorisés (restructuration de terres agricoles, remblaiements...) dans le cas où ils sont considérés comme inertes. Si les sédiments sont non inertes ou s'il n'y a pas de valorisation possible, ils seront orientés vers des centres de dépôts spécifiques.

En France, trois catégories de dépôts existent :

- pour sédiments inertes (CSDU 3).
- pour sédiments non inertes non dangereux (ou « banals ») (CSDU2) ;
- pour sédiments dangereux (Centre de Stockage de Déchets Ultimes de classe 1 (CSDU 1)) ;
- 

Concernant le taux de pollution des matériaux présents sur le secteur, il faut savoir que, chaque année, VNF réalise des analyses sur les sédiments prélevés lors des dragages d'entretien du chenal de navigation. L'établissement a donc une bonne connaissance des matériaux qui pourraient être déblayés dans le cadre du projet. Les analyses réalisées en 2011 (disponible sur le site internet : <http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/docs/etudes/nouvelles-etudes/complement-analyse-sediments-de-dragage.pdf> ) montrent que les sédiments sont inertes.

Pour les matériaux nobles, une valorisation via les filières classiques de matériaux de construction pourrait effectivement être une solution intéressante. De plus, une réutilisation de certains des matériaux à destination des digues envisagées par Seine Grands lacs serait envisageable si les deux projets se réalisaient selon des calendriers compatibles.

**Question de la contribution**

« Quelle cohérence avec la directive cadre sur l'eau et notamment la dégradation de la qualité écologique de la masse d'eau ? Est-ce que le projet ne va pas déclasser et retarder l'atteinte du bon état écologique sur ce cours d'eau ? »

**Réponse de VNF :**

*Dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, les aménagements envisagés devront en effet être cohérents avec les différentes réglementations et directives existantes. Le projet serait soumis à une autorisation au titre de la loi sur l'eau et, en conséquence, l'ensemble des études détaillées, soumises à l'évaluation de l'Autorité environnementale, seraient menées dans l'objectif d'obtenir cette autorisation qui assure le bon respect de la réglementation existante : cohérence avec la directive cadre sur l'eau et respect des objectifs d'atteinte du bon état écologique.*

**Question de la contribution**

« Comment est prise en compte dans le projet, la conformité à l'article L.432-3 du CE concernant le délit de destruction des frayères ou des zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ? »

**Réponse de VNF :**

*Cet article du code de l'environnement précise bien que « Le fait de détruire les frayères ou les zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole est puni de 20 000 euros d'amende, à moins qu'il ne résulte d'une autorisation ou d'une déclaration dont les prescriptions ont été respectées [...]».*

*En conséquence, après avoir identifié les frayères ou zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole dont les critères sont fixés par décret du Conseil d'Etat, VNF devrait proposer un tracé permettant d'éviter si possible, ou à défaut de réduire les impacts sur ces secteurs. En cas d'impact résiduel, des mesures de compensations, déterminées en concertation avec les fédérations départementales ou interdépartementales des associations agréées de pêche et de protection du milieu aquatique ainsi que l'ONEMA, devront être proposées, mises en œuvre et faire l'objet d'un suivi pour obtenir l'autorisation du préfet de département, compétent sur cette question.*

**Question de la contribution**

« Le projet vise à améliorer des dessertes d'intérêts économiques privés pour lesquelles l'installation des entreprises s'est faite sans tenir compte de la desserte qui était déjà nécessaire. Ainsi, pourquoi prolonger le canal pour un mauvais choix stratégique d'implantation d'entreprises (tri modal présent à Montereau) ? »

**Réponse de VNF :**

*Le projet permettrait d'améliorer la desserte par la voie fluviale sur l'ensemble du secteur entre l'écluse de la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine. Si des quais privés sont effectivement situés sur ce périmètre, le projet permet également d'améliorer la desserte de deux ports publics : celui de Bray-sur-Seine ainsi que celui de Nogent-sur-Seine (Port de l'Aube). L'amélioration de la desserte n'est donc pas uniquement à destination d'intérêts économiques privés.*

*En outre, le projet a pour objectif de reporter une part significative du trafic routier sur la voie d'eau, limitant ainsi la saturation du réseau routier, les accidents, les nuisances sonores et les émissions de gaz à effet de serre.*

**Question de la contribution**

« Pourquoi ne pas réaliser des assemblages de barges à Montereau comme cela est fait avant et après Paris pour les convois 4000 tonnes ? »

### **Réponse de VNF :**

*L'ensemble de la Seine en Amont de Paris jusqu'à l'écluse de la Grande Bosse permet la navigation à 180 m, soit des convois de 4 000 tonnes (deux barges avec un pousseur). En conséquence, des assemblages de barges peuvent effectivement être réalisées à Montereau-Fault-Yonne. Ce type de logistique pourrait être envisagé comme complémentaire à la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.*

### **Question de la contribution**

« Aujourd'hui le trafic se justifie-t-il ? »

### **Réponse de VNF :**

*Tout d'abord, il est important de rappeler que les trafics sur cette section ont triplé au cours des dix dernières années alors que les trafics sur le bassin de la Seine n'augmentaient que de 26% dans le même temps. Le tronçon Bray-sur-Seine ./ Nogent-sur-Seine a donc des « habitudes fluviales » bien ancrées.*

*Afin de définir les trafics qui pourraient être envisagés à l'horizon 2020 et 2050 une enquête a été menée auprès des chargeurs : 30 entretiens ont ainsi été réalisés entre 2008 et 2010 auprès des principaux acteurs du secteur sur le territoire concernés par le projet. Cela a permis à VNF de connaître les perspectives de trafic par la voie d'eau de ces différents acteurs et de connaître également, dans le cas où ils n'utilisent pas encore le transport par la voie d'eau, à quelles conditions ils sont prêts à franchir le pas.*

*Les principaux secteurs économiques concernés par le projet sont :*

- les produits agricoles ;*
- les granulats ;*
- les conteneurs.*

*Ces filières sont largement représentées dans la vallée de la Bassée et son périmètre proche : nombreuses exploitations agricoles et silos le long de la voie d'eau, nombreuses carrières en Seine-et-Marne et dans l'Aube, plusieurs ports publics et quais privés le long de la voie d'eau, implantation de nouvelles entreprises aux capacités de production importantes.*

*Pour la filière granulats, l'évolution des trafics sur le secteur a été évaluée en collaboration avec l'UNICEM (Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction) et suit les conclusions du groupe de travail régional « approvisionnement » dans le cadre de la reprise du schéma directeur des carrières de l'Ile-de-France.*

*Pour la filière agricole, l'évolution des trafics a été estimée sur la base des intentions déclarées des chargeurs déjà implantés dans la zone d'étude, notamment les groupes Soufflet, Saipol et Nouricia, à l'horizon 2020. Cette évolution a été prolongée jusqu'à 2050 en prenant un taux de croissance annuel moyen de 0,5%. Pour prendre en compte l'effet du projet, il est fait l'hypothèse qu'avec la réduction des coûts de transports/d'accès aux grands ports maritimes d'exportation, notamment Rouen pour ce qui concerne ces produits, la zone de collecte de chaque acteur serait élargie et lui permettrait de produire et exporter plus.*

*Pour la filière conteneurs, l'hypothèse de croissance de la demande retenue est identique à celle du Grand Port Maritime de Havre, soit 6% par an jusqu'en 2020, 3% entre 2020 et 2040 et 2,5 % ensuite jusqu'en 2050. Aucune hypothèse d'induction (trafic induit par la création de nouvelles activités suite à la mise en œuvre du projet) n'a été faite compte-tenu des limites de capacité du*

port de l'Aube.

*Pour les autres filières, les évolutions ont été envisagées en fonction des prévisions nationales d'évolution de la consommation des ménages et/ou du PIB (produit intérieur brut).*

*Tous les détails de cette analyse sont disponibles sur le site internet du débat : <http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/informer/c-evaluation-socio-economique.html>*

### **Question de la contribution**

« Ce projet ne satisfait pas les marinières qui en demandent plus (pas assez de tirant d'eau, de tirant d'air et solution d'alternat ne leur convenant pas). Aussi, faut-il investir pour un projet qui ne leur donnera pas un outil de travail satisfaisant et qui serait par ailleurs trop dommageable pour l'environnement ? La balance des coûts/bénéfices est-elle réellement équilibrée à une époque où la notion de préjudice environnemental, et de coût écologique, doit être mise en balance avec la nécessité industrielle et l'apport économique réel d'un tel projet ? »

### **Réponse de VNF :**

*Comme l'a précisé VNF depuis le démarrage des études, l'objectif du projet est bien d'aboutir à un compromis entre conditions de navigation et impacts sur l'environnement et l'hydraulique.*

*A la lecture de plusieurs cahiers d'acteurs ainsi qu'au travers des avis et questions-réponses du site internet, il apparaît que les marinières portent un intérêt très favorable au projet de mise à grand gabarit même s'ils émettent certaines réserves sur les caractéristiques de la voie fluviale si celle-ci était réalisée.*

*Si le projet devait se poursuivre, VNF s'est engagé au cours du débat public à revoir certaines caractéristiques de la voie d'eau et notamment la préoccupation majeure des marinières concernant la hauteur des ponts.*

*Concernant la balance des coûts / bénéfices, si l'on se place dans le cadre du scénario 3, scénario préférentiel de VNF, le retour sur investissement du projet serait de deux euros pour un euro investi. Ce bénéfice est calculé selon les règles applicables aux projets publics, en matière d'analyse socio-économique. Il comprend donc à la fois des effets économiques stricts (économies sur le coût du transport...) et des effets non économiques (ex : gains pour l'environnement, pour la sécurité...), mais que l'on a « monétarisés » afin d'établir des comparaisons et d'aider à la décision. Pour le projet de VNF, il apparaît qu'il profiterait en premier lieu aux usagers et opérateurs de transport. Il entraînerait aussi un gain notable sur le plan environnemental (entre 10 et 33 % du « bénéfice », selon les scénarios) grâce à la diminution des émissions de CO<sub>2</sub>, de la congestion, des accidents et de l'usure des routes due au transport routier.*

### **Question de la contribution**

« Est-ce que VNF aura les moyens d'entretenir ce canal ? Il semble que beaucoup d'usagers de la voie d'eau réclament non pas un nouveau canal mais un entretien des infrastructures existantes (écluses ne permettant pas le passage au gabarit annoncé, période de chômage à de mauvaises périodes, pont manquant de tirant d'air...). Ne faut-il pas que VNF ne construise que ce qu'il est capable d'entretenir ? Sans parler des futurs investissements liés à la restauration des continuités écologiques sur les barrages existants. En effet, VNF a d'ores-et-déjà demandé des reports de délais quant à la mise en conformité de ses ouvrages hydrauliques établis sur l'axe Seine. Est-ce tolérable d'investir de telles sommes au détriment du respect des réglementations européennes et nationales

? »

### **Réponse de VNF :**

*Les coûts d'entretien et d'exploitation du nouvel aménagement ont bien été pris en compte dans le bilan socio-économique du projet. Le chiffrage réalisé se base sur l'expérience de VNF puisque l'établissement gère quotidiennement plus de 6 100 km de voies navigables.*

*La méthode utilisée a consisté à comparer les besoins en entretien et maintenance (salaire des personnels et coût des fournitures) entre la « situation de référence » (situation sans aucun aménagement) et les situations induites par les différents scénarios.*

*Pour toutes ces situations, les hypothèses prises en compte, au stade actuel des études, ont été les suivantes :*

- une exploitation 24h/24 de la liaison pour toutes les situations ;*
- dans le cas des scénarios 2, 3 et 5, abandon de l'entretien et la maintenance de l'ancienne écluse de Jaulnes ;*
- dans le cas des scénarios 3 et 5, abandon de l'entretien et de la maintenance du canal actuel de Beaulieu et des écluses situées sur ce canal ;*
- d'importantes rénovations des écluses tous les 15 ans avec un coût proportionnel à la taille des écluses.*

*Dans le cadre des scénarios 1 et 2, les coûts de maintenance et d'exploitation sont les mêmes qu'aujourd'hui car aucun ouvrage supplémentaire n'est créé.*

*Dans le cadre du scénario 3, il serait prévu d'exploiter un nouveau canal à grand gabarit entre Nogent-sur-Seine et Villiers-sur-Seine. Ce canal serait équipé d'une seule écluse. De plus, une nouvelle écluse au niveau de Jaulnes serait également créée et exploitée en remplacement de l'actuelle. Le canal de Beaulieu avec ses trois écluses ainsi que l'actuelle écluse de Jaulnes ne seraient donc plus utilisés. Le nombre d'ouvrages exploités dans le cadre de ce scénario serait donc inférieur à la situation actuelle. Il induirait ainsi une baisse des coûts d'entretien d'exploitation et de maintenance (de l'ordre de 150 000 €/an).*

*Dans le cadre du scénario 5, les ouvrages exploités seraient similaires à ceux du scénario 3. De plus, il nécessiterait la création d'un nouveau canal entre l'écluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine. Ce canal serait équipé d'une écluse. Cet ouvrage supplémentaire par rapport à la situation actuelle induirait alors un surcoût d'exploitation et de maintenance (de l'ordre de 100 000 €/an). Ce surcoût est lié aux moyens humains supplémentaires nécessaires pour son exploitation.*

*De plus, le nouveau statut de VNF instauré par la loi du 24 janvier 2012 ainsi que le contrat d'objectifs signé entre VNF et le ministère de l'écologie le 17 janvier 2012 ont renforcé les moyens de VNF dans le but de mieux répondre aux attentes des usagers.*

*Concernant la restauration de la continuité écologique, depuis l'entrée en vigueur de la loi sur l'eau en 1992, VNF a équipé 18 sites répartis sur la Seine, l'Yonne et l'Oise.*

*En outre, la Seine à l'aval de sa confluence avec la Marne, fait l'objet d'un programme d'équipement des barrages existants au titre de l'article L.432-6 du code de l'environnement qui exige de pourvoir l'ensemble des ouvrages présents sur cet axe de dispositifs de franchissement adaptés (décret du 3 août 1904, arrêté du 1er août 2002). Les deux premiers ouvrages ont été livrés en 2010 (Andrézy et Notre-Dame-de-la-Garenne) et suivront ensuite ceux de Poses, Méricourt, Bougival et Suresnes d'ici 2014-2015. L'ouvrage de Chatou est quant à lui réalisé dans le cadre de la reconstruction du barrage actuellement en cours. Ainsi, d'ici 2015, environ 25 sites devraient être équipés de dispositifs de franchissement piscicole.*

*Au regard du retour d'expérience sur les ouvrages déjà réalisés, il faut rappeler les difficultés parfois significatives pour faire aboutir ce type de projets : disponibilité foncière, coûts (3 à 4 M€ en*

*moyenne et jusqu'à 8 M€ par ouvrage), capacité d'ingénierie limitée tant en interne qu'en externe. Il est à noter que de nombreux barrages de navigation sont en cours de reconstruction ou vont l'être. Il est nécessaire dans ce cas de réaliser l'ouvrage de franchissement piscicole simultanément à la reconstruction du barrage, notamment pour que les conditions hydrauliques après reconstruction soient compatibles avec la garantie d'un débit d'attrait adapté aux espèces piscicoles visées.*

*Dans ces conditions, Voies navigables de France a priorisé ses interventions et propose un programme précis et réalisable sous 5 ans, en particulier sur la Seine, en contrepartie d'une mise en oeuvre plus progressive sur la Marne et l'Aisne .*

### **Question de la contribution**

« Quelle garantie sur le futur règlement d'eau lorsque les agriculteurs demanderont la baisse des niveaux d'eau ? »

### **Réponse de VNF :**

*Dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, le futur règlement d'eau des barrages de la liaison serait soumis à une validation du service de l'Etat en charge de la police de l'eau.*

*En cas d'inondation, VNF respecterait les dispositions de ce règlement d'eau et ne pourrait s'émanciper de celles-ci pour des raisons d'intérêts privés.*

### **Question de la contribution**

« Quels sont les marges d'erreurs sur les modèles hydrogéologiques ? Car quelques centimètres d'erreur peuvent être dramatiques pour certaines espèces. »

### **Réponse de VNF :**

*Au stade actuelle des études, le modèle hydrogéologique réalisé est un modèle simplifié qui prend en compte la perméabilité moyenne des sédiments dans la vallée. Il n'intègre cependant pas le colmatage des berges de la Seine, qui est très important par endroit. Les impacts obtenus de cette façon sont donc nécessairement maximisés et donnent donc une image prudente du phénomène.*

*Comme précisé précédemment, dans le cas d'une décision de poursuivre le projet à l'issue du débat public, deux mesures seraient envisagées :*

- La mise en place d'un suivi des nappes grâce à des piézomètres. Ce suivi, dont les résultats seraient publics, permettrait de mettre en évidence le niveau de la nappe avant, pendant et après le projet ;*
- La conduite, à partir des données hydrogéologiques fournies par le réseau de piézomètres sur la situation actuelle, d'une étude approfondie sur les impacts potentiels du projet sur les nappes .*

### **Question de la contribution**

« Quel état de référence prendra-t-on pour tous les projets à venir dont le développement aura été permis par ce canal ? Pourquoi ne pas imposer que l'état de référence futur soit l'état actuel avant-projet et qu'il soit mesuré les impacts cumulés suite à sa réalisation, sur une zone élargie entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine ? »

### **Réponse de VNF :**



*Concernant le projet de mise à grand gabarit, comme l'a indiqué l'Autorité environnementale dans sa contribution sur le cadrage préalable du projet, si celui-ci devait se poursuivre à l'issue du débat, VNF devrait définir le plus rapidement possible le programme auquel appartient son projet, et à cet effet d'identifier le plus rapidement possible les travaux fonctionnellement liés au projet, notamment les ports, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.*

### **Question de la contribution**

« Quid de la circulation des polluants en cas d'accident ? »

### **Réponse de VNF :**

*Le transport fluvial est le mode de transport terrestre le plus sûr avec des fréquences d'accident très faibles. De plus, les bateaux transportant des produits polluants sont équipés de double-coques ce qui permet de limiter toute propagation de polluant en cas d'accident .*

### **Question de la contribution**

« La mise à grand gabarit se justifie-t-elle sans modification des infrastructures portuaires qui seront alors autant d'impacts induits ? »

### **Réponse de VNF :**

*La capacité d'accueil des ports actuels et futurs semble en adéquation avec l'accroissement envisagé des trafics.*

*En effet, l'offre portuaire sur le secteur, aujourd'hui, est importante : deux ports publics, un port privé et plusieurs quais de chargement tout au long du tracé.*

*De plus, Ports de Paris mène actuellement une étude pour implanter un nouveau port au niveau de Bray-sur-Seine ; le port de l'Aube de Nogent, nouvellement mis en service, pourrait être agrandi dans le futur.*

*Comme prévu par la réglementation relative aux études d'impact, et comme l'a rappelé l'Autorité environnementale dans sa contribution au cadrage préalable, si le projet devait se poursuivre à l'issue du débat, VNF devrait définir le plus rapidement possible le programme auquel appartient son projet, et à cet effet d'identifier le plus rapidement possible les travaux fonctionnellement liés au projet, notamment les ports, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.*

### **Question de la contribution**

« Montereau dispose de place sur sa ZI, pourquoi ne pas en profiter vu que le trimodal y existe déjà pour développer cette zone industrielle ? Si le projet aboutit, faut-il envisager une potentielle poursuite du trafic vers Troyes avec de nouveaux aménagements ? Quid des impacts cumulés des aménagements de la zone industrielle de Nogent sur Seine ? »

### **Réponse de VNF :**

*Si la mise à grand gabarit était effective jusqu'à Nogent-sur-Seine, les études réalisées dans le cadre du projet, que nous vous invitons à consulter sur le site du débat public, montrent que les trois villes pourraient en profiter grâce à la diminution du coût de transport de marchandises par voie fluviale.*

*Le projet tel qu'il est présenté au débat public consiste à augmenter le gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Il n'est pas envisagé de prolonger ce projet jusqu'à Troyes.*

*La mise à grand gabarit entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine est inscrite dans l'avant-projet*

*du Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), document qui précise les orientations de l'Etat en matière de développement, de modernisation et d'entretien des infrastructures de transports de l'Etat (janvier 2011).*

*Cette inscription concerne uniquement le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Un prolongement jusqu'à Troyes n'est donc pas envisagé.*

*Concernant les impacts cumulés, la réponse à cette question est la-même que pour celle des ports. Comme l'a inscrit l'Autorité Environnementale dans son avis sur le cadrage préalable, si le projet devait se poursuivre à l'issue du débat, VNF devrait définir le plus rapidement possible le programme auquel appartient son projet, et à cet effet d'identifier le plus rapidement possible les travaux fonctionnellement liés au projet, notamment les zones industrielles, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.*

### **Question de la contribution**

« Par ailleurs, parle-t-on de poids net ou de poids brut lorsqu'on évoque les estimations de trafic ? »

### **Réponse de VNF :**

*Les estimations de trafic sont indiquées en poids net.*

### **Question de la contribution**

« Plutôt que de chercher à avoir un impact nul ne faudrait-il pas plutôt chercher à avoir un impact hydrologique positif et plus important en augmentant les crues de façon à stocker plus d'eau (autant qu'auparavant) et ainsi de compléter le projet de Seine Grands Lacs ? En compensation, pourquoi n'est-il pas proposé une modification du règlement d'eau aval de façon à augmenter la ligne d'eau sur les biefs de la Grande Bosse et de Marolles-sur-Seine afin de réinonder naturellement certains secteurs tels qu'il est envisagé sur le nouveau projet ? »

### **Réponse de VNF :**

*Concernant la complémentarité du projet de VNF avec celui de Seine Grands lacs en cas de crue, cette piste a été abordée avec l'étude de la mise en place d'une zone de ralentissement dynamique des crues sur le secteur du projet de VNF au sud des Ormes-sur-Voulzie. L'objectif est de fermer les différents ouvrages hydrauliques existants sous la départementale D412 afin de créer un léger surstockage.*

*Les premières études montrent que cette solution permettrait de supprimer les faibles surcotes (inférieures au centimètre) créées par le projet de VNF.*

*Vous pouvez obtenir plus de détails en vous reportant à l'étude disponible sur le site internet du débat public :*

<http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/informer/h.etude-sur-la-neutralite-hydraulique-du-projet-de-vnf.html>

*Concernant le secteur situé en aval du projet actuellement proposé au débat, nous nous sommes engagés dans le cadre du débat à mener une étude concernant le réaménagement de ce secteur en partenariat avec Seine Grands lacs. Nous prenons bonne note de votre proposition de modifier le règlement d'eau sur le secteur aval qui pourrait constituer une piste de réflexion dans le cadre de cette étude.*

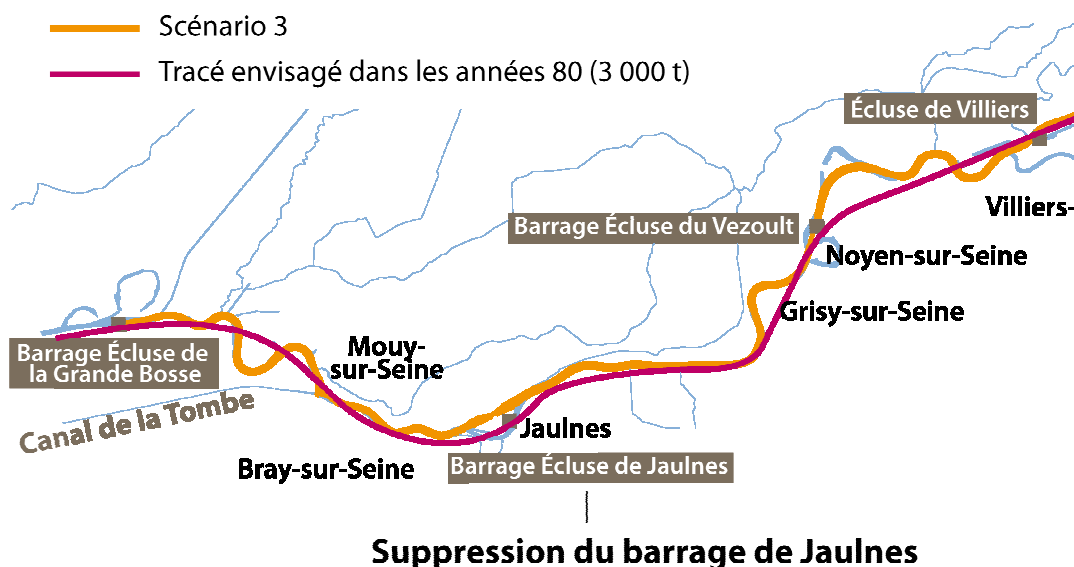
### **Question de la contribution**

« Ne faudrait-il pas investir ces millions dans une recherche permettant de transporter plus en consommant moins d'énergie et en s'adaptant à des cours d'eau naturels ? Ne vaudrait-il pas mieux investir ces millions dans le déménagement de ces usines mal implantées en les plaçant là où le transport tri-modal existe plutôt que de créer ce canal et ses impacts qui coûteront à la collectivité ? Plutôt que massifier le transport ne faut-il pas plutôt limiter les déplacements ? »

### **Réponse de VNF :**

VNF en partenariat avec l'ADEME travaille actuellement sur un appel à projets concernant le bateau du futur. L'objectif est d'engager la transition vers des bateaux plus propres, plus sûres, plus économes et plus intelligents. Nous vous invitons à consulter le site internet de VNF à ce sujet : [http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ\\_id=29108&son\\_id=35442](http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=29108&son_id=35442)

Le projet présenté par VNF va également dans le sens d'une meilleure adaptation au cours d'eau naturel. En effet, à l'exception du scénario 5, les tracés proposés par VNF dans le cadre du projet respectent la sinuosité de la Seine. Comme le montre la carte ci-dessous, un travail d'optimisation des tracés a été réalisés par rapport au tracé qui avait pu être envisagé dans les années 80.



Les investissements réalisés pour implanter la papeterie Emin Leydier, l'usine de biodiesel SAIPOL et la malterie Soufflet sont de l'ordre de 400 millions d'euros. Si l'on se place uniquement du point de vue du coût, le déménagement de ces usines ne paraît donc pas pertinent étant donné son coût supérieur à celui du projet proposé par VNF.

Si l'on se réfère, à la « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressource », publiée en mars 2011 par la Commission européenne, « freiner la mobilité n'est pas une option ». En conséquence, une réponse à cette augmentation de déplacements tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre est bien la massification. Le projet présenté par VNF serait donc une réponse cohérente avec les orientations de la Commission européenne en permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 3000 à 4700 tonnes par an à l'horizon 2020 selon les différents scénarios envisagés.