

Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées, rédigées par des personnes morales. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Février 2012



RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Le projet élaboré par VNF consiste à augmenter le gabarit de la Seine sur 27 km, entre l'écluse de la Grande Bosse, située à 4 km en aval de Bray-sur-Seine (Seine et Marne) et le port de Nogent-sur-Seine (Aube). Le développement de ce réseau vise notamment à établir un accès aux ports du Havre et de Rouen. Le projet de grand gabarit du bassin de la Seine permettrait le passage des bateaux de plus 1000 tonnes et répondrait à l'objectif de progression des modes de transport alternatifs à la route et limiterait de ce fait les gaz à effet de serre.

Favoriser le développement des modes de transport de fret alternatifs à la route est un des objectifs majeurs de la Région pour garantir le développement durable de l'Île-de-France. Limiter la croissance des flux de marchandises transportées par le mode routier passe par la recherche de solutions ferroviaires et fluviales et par la réduction des véhicules.km parcourus. Il est essentiel que la Région puisse créer les conditions de passage d'un mode à l'autre, par des aménagements spécifiques. Cette priorité forte de la Région s'est concrétisée notamment par la signature du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 avec une participation régionale à hauteur de 175 millions d'euros, dont 143 millions pour la voie d'eau et 32 millions pour le fer. C'est dans ce contexte que la Région a organisé le 29 juin 2011 les premières Assises Régionales du Fret et de la Logistique afin de préciser ses modalités concrètes d'intervention et de construire sa politique régionale du fret et de la logistique.

La Région souhaite participer aux débats en cours sur les projets de nouvelles infrastructures de la Seine proposées par VNF, avec une double exigence : le développement des modes de transport alternatifs à la route ; mais également l'équilibre du territoire régional et la préservation de l'environnement. La vallée de la Bassée constitue en effet un patrimoine de grande valeur, tant par sa formation géologique, ses ressources naturelles et sa biodiversité.

Région Île-de-France Unité aménagement durable
35 boulevard des Invalides - 75007 Paris
Tél. : 01 53 85 53 85 - Site : www.iledefrance.fr

cndp

Commission particulière
du débat public
Mise à grand gabarit
de la liaison fluviale
Bray/Seine-Nogent/Seine



La mise au gabarit de la petite Seine entre Bray et Nogent : potentiels et intérêts

1. Intérêt environnemental

Rendre le transport fluvial sur la Seine plus attractif répond aux objectifs fixés au SDRIF et au PDU. Le développement durable du territoire régional francilien nécessite l'utilisation accrue des modes de transport de marchandises alternatifs. Les atouts du transport fluvial reposent en grande partie sur la forte contenance des bateaux ; plus il est possible de charger des marchandises et moins la consommation de pétrole sera élevée. Les nuisances occasionnées par le transport fluvial sont quatre fois moindre que celle du transport routier.



Les conditions actuelles d'exploitation du transport de marchandises ne sont pas optimales sur ce secteur. En effet, l'utilisation contrainte de la RD 619 et la RD 231 jusqu'aux terminaux fluviaux à conteneurs de Bonneuil-sur-Marne ou Gennevilliers ne permet pas de répondre efficacement à l'exigence d'une préservation accrue de l'environnement.

La voie d'eau est le seul réseau de transport non encore saturé dans la traversée de l'Île-de-France ; elle représente ainsi un réel intérêt environnemental fondé notamment sur :

- Une faible consommation énergétique,
- Une faible pollution atmosphérique,
- Des nuisances sonores limitées,
- Une accessibilité jusqu'au cœur des agglomérations et une diminution de la congestion des routes

S'inscrivant dans ce cadre général, le projet proposé par VNF constitue une alternative au transport routier de bout en bout en permettant des transports de marchandises encore plus massifiés sur l'ensemble du réseau fluvial à grand gabarit.



2. Intérêt économique

Depuis une quinzaine d'années le trafic fluvial a fortement augmenté en France, notamment entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Il présente des perspectives de croissance importantes, du fait des prévisions d'extraction de graviers et de l'implantation d'industries du secteur agricole autour de Nogent-sur-Seine.

Pour les granulats extraits et transformés en bord de voie d'eau, ainsi que pour les marchandises en vrac d'une manière générale, le gain économique du fluvial par rapport à la route est estimé à 50 %, et les émissions de CO² sont divisées par 5. Pour les conteneurs, le gain économique d'une solution multimodale fleuve-route entre Le Havre et la région parisienne est de 10% par rapport au mode routier et les émissions de CO² sont divisées par 2,5. La simplification des conditions de transit entre Le Havre et Nogent-sur-Seine rendrait sans doute le transport plus rentable.

La Région est très attentive au développement du transport fluvial et finance par ailleurs l'aménagement de plateformes logistiques multimodales, elle participe à la modernisation, la création et l'extension de plateformes portuaires.

Par rapport au transport routier, la voie d'eau représente un véritable intérêt économique fondé notamment sur :

- Un coût faible, une capacité unitaire élevée,
- La fiabilité des délais,
- La sécurité des marchandises transportées,
- La fluidité en raison des réserves de capacité.

3. Un projet interrégional

Cette extension du réseau fluvial à grand gabarit présente un intérêt non démenti pour la Région Champagne-Ardenne. En effet, elle permettra de desservir Nogent-sur-Seine, deuxième port céréalier français après Metz et permettra de redonner au département de l'Aube une ouverture sur l'axe Seine. Ce projet est en phase avec la démarche engagée par la Région dans le cadre de la C8.

Toutefois, s'il devait être mis en œuvre, le projet devrait prévoir des compensations pour les territoires concernés – notamment le territoire de Seine-et-Marne.

Appréciation éventuelle de l'un des scénarios par rapport aux autres

VNF a étudié 5 scénarios. 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. Tous impliquent de façon plus ou moins importante des élargissements au droit des boucles de la Seine et de ce fait, des déblaiements de berges et utilisent un canal existant dans la partie amont. Le linéaire de berge de l'actuelle Seine impacté par le projet sera aménagé par des techniques végétales ou mixtes.

Les deux premiers scénarios se limitent à réhabiliter le canal de Beaulieu, qui reste un frein au développement de certains trafics, tandis que les trois autres prévoient la construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Le scénario 4 et le scénario 5 prévoient notamment la circulation de bateaux de 3 000 et 4 000 tonnes correspondant à des automoteurs de 135 et 180 mètres de long. La traversée de Paris étant limitée à des bateaux de 125 mètres, ces scénarios n'apparaissent

pas viables pour les chargeurs. Le scénario 5 ne permet pas non plus de conserver la sinuosité actuelle de la Seine, ce qui impliquerait des conséquences négatives comme l'accélération des flux d'eau impliquant des inondations, des sécheresses ou l'aggravation de l'érosion.

Le scénario 3 offre une solution plus favorable à la conciliation des différents enjeux économiques, environnementaux et hydrauliques. Les bateaux concernés (classe Va) sont en particulier autorisés à traverser Paris et permettront ainsi des liaisons avec l'ensemble des ports de l'axe Seine sans rupture de charge. Il permet, sans rupture de charge, à des bateaux de classe Va de desservir l'ensemble des ports de l'axe Seine. Par ailleurs, d'après ce scénario, un seul automoteur chargé à 2 500 tonnes permettra de supprimer 125 camions de 20 tonnes.

Du seul point de vue du transport de marchandises, la Région émet une préférence pour la mise en œuvre du scénario de projet 3.

La Région restera attentive à plusieurs interrogations relatives au projet et à ses conséquences :

1. Elle sera très attentive aux conséquences environnementales

Un premier projet fut soumis à enquête publique dans les années 1980s. Il n'a jamais pu voir le jour du fait des risques d'abaissement de la nappe dans la zone humide de la Bassée et des impacts hydrauliques sur les inondations provoquées par la Seine.

Aussi, s'il devait être mis en œuvre, la Région demandera qu'une expertise indépendante soit réalisée afin de vérifier la neutralité hydraulique du projet par grande crue. Ce point devra impérativement être clarifié.

Par ailleurs, la Région veillera à ce que le patrimoine naturel de la vallée de la Bassée soit respecté. Le département de Seine-et-Marne a en effet pointé les risques d'assèchement des zones humides de la Bassée et les conséquences, dommageables à terme, de l'aménagement de casiers palliant aux cas de fortes crues.

En effet, la vallée alluviale de la petite Seine est un réservoir de biodiversité et a des fonctions de régulation hydraulique et biogéochimique. Il convient donc d'éviter que le tracé de la voie navigable empiète sur ces espaces naturels, en particulier ceux qui font l'objet d'une protection.

La Région demandera à VNF de ne pas modifier le régime hydraulique de la Seine et ses échanges avec la zone humide afin d'en conserver le caractère inondable et d'en préserver les milieux et les espèces. La plaine de la Bassée est la principale zone naturelle d'expansion des crues en Île-de-France, elle présente des enjeux de paysage et de biodiversité, en raison de la présence de vastes zones humides.

Par ailleurs, la Région demandera à VNF de poursuivre les études environnementales. En effet, seule une zone témoin resserrée autour de l'ouvrage a fait l'objet d'inventaires de terrain complets ; il est de ce fait difficile d'apprécier à ce jour l'impact du projet sur le fonctionnement biologique de l'ensemble de la zone ; les impacts sur la nappe alluviale sont peu connus, de nouvelles études devront être réalisées sur ces questions.

La Région souhaite souligner, dans le cadre de cette contribution, les impacts environnementaux potentiellement significatifs. De ce fait, elle demandera à VNF de fournir de solides garanties au regard de la directive cadre sur l'eau. Cette infrastructure ne saurait être inscrite au SDRIF révisée sans l'apport de garanties fortes en matière de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité.



2. Elle veillera à ce que le projet fluvial reste pertinent par rapport au projet ferré

La Région favorise à titre équivalent le fer ou le fluvial comme alternative à la route mais tient compte inévitablement des impacts environnementaux et financiers. Toutefois l'alternative ferrée ne semble pas réellement exister.

La liaison Flamboin-Montereau réalisée avec l'aide de la Région dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 pourrait en effet être prolongée jusqu'à Nogent-

sur-Seine. Néanmoins, les capacités de la liaison sont aujourd'hui très réduites et le resteront à l'avenir. En outre, le transport de céréales par voie d'eau est une option plus performante, aussi bien en direction de Rouen que des régions du Nord de l'Europe.

Pour ce projet, la possibilité d'une desserte alternative par voie ferrée est donc peu satisfaisante.



Conclusion

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine présente donc un intérêt en matière de transports de marchandise ; mais il est également source d'impacts pour l'environnement et l'économie des territoires locaux, notamment en Seine-et-Marne.

A l'occasion de cette contribution, la Région souhaite donc redire son soutien au développement du transport de marchandises par voie fluviale ; s'il devait être mis en œuvre, la Région n'y apporterait son soutien que sous certaines conditions indépassables :

- **Choix du scénario n°3 par le maître d'ouvrage VNF ;**
- **Apport de garanties fortes en matière de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité ; réalisation d'une expertise indépendante sur la neutralité hydraulique du projet ;**
- **Apport de compensations au territoire de la Seine-et-Marne en matière de développement économique.**