



COMMUNIQUE DE PRESSE

VNF DECIDE DE POURSUIVRE LE PROJET DE MISE A GRAND GABARIT ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

Béthune, le 5 juillet 2012 - Le 29 juin dernier, le conseil d'administration de VNF, maître d'ouvrage du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, a décidé de poursuivre les études. Parmi les cinq scénarios d'aménagement proposés au débat public, c'est le scénario n° 3 qui sera approfondi, consistant à aménager la Seine, de la Grande Bosse à Nogent-sur-Seine, pour le passage de bateaux de 2 500 tonnes.

Alors que le trafic fluvial sur la Seine à grand gabarit connaît une forte croissance depuis une dizaine d'années, une partie de la Seine en amont de Paris, appelée « Petite Seine », est freinée dans son développement par la capacité de l'infrastructure navigable entre l'écluse de la Grande Bosse et Nogent sur Seine, qui limite le tonnage des bateaux par rapport au reste du réseau navigable de la Seine Amont.

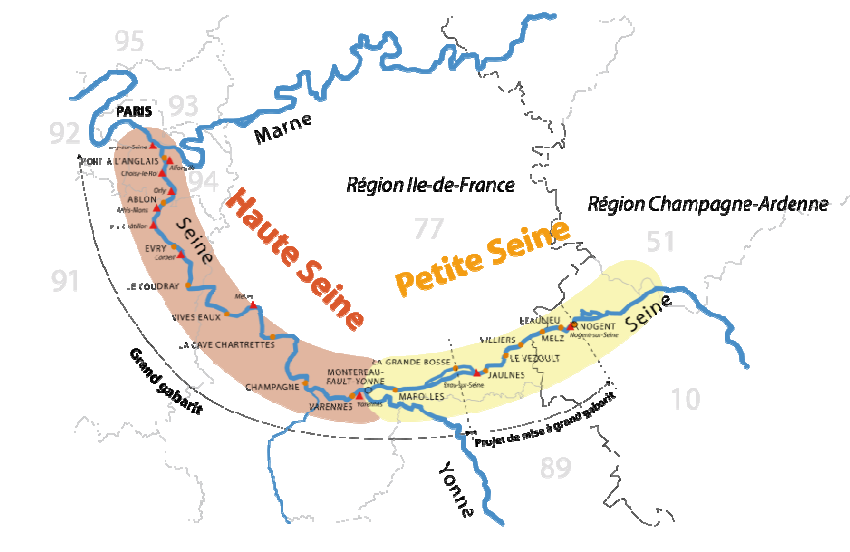
Malgré cette situation, le trafic fluvial affiche des résultats prometteurs sur cette section de la Seine. Aussi, afin de stimuler l'activité économique locale et participer à l'objectif de report modal sur la voie d'eau, VNF a étudié et proposé cinq scénarios d'aménagement pour faciliter l'accès aux ports de Nogent-sur-Seine. Chacun de ces scénarios a été évalué en fonction des performances du point de vue de la navigation et des conséquences socio-économiques, environnementales et hydrauliques.

Afin de faire participer les acteurs locaux, un débat public avait été décidé par la Commission nationale du débat public. Du 2 novembre 2011 au 17 février 2012, 11 réunions publiques ont donné l'occasion à 1450 participants de s'exprimer sur le projet. Ce débat public a été réalisé en même temps que celui de Seine Grands Lacs concernant l'aménagement de la Bassée (plusieurs réunions se sont d'ailleurs tenues en commun). Cela a permis une bonne coordination des deux établissements, une coopération fructueuse et de nombreux échanges d'informations qu'il conviendra de prolonger.

Une majorité des acteurs s'est prononcée en faveur du troisième scénario proposé par VNF. Cet accroissement de capacité pour des bateaux jusqu'à 2500 tonnes apparaît comme **la solution la plus équilibrée** pour répondre à la hausse de la demande de fret fluvial tout en respectant le patrimoine naturel, les fonctions écologiques et hydrauliques de la vallée de la Bassée.

Le conseil d'administration de VNF a également annoncé **la mise en place d'une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique**, pour apporter des précisions supplémentaires sur les répercussions hydrauliques (notamment l'expertise indépendante annoncée pendant le débat), hydrologiques et environnementales, en y incluant la reconnexion des anciens délaissés de la Seine conjointement avec Seine Grands lacs, ainsi que sur les aspects socio-économiques et financiers du projet.

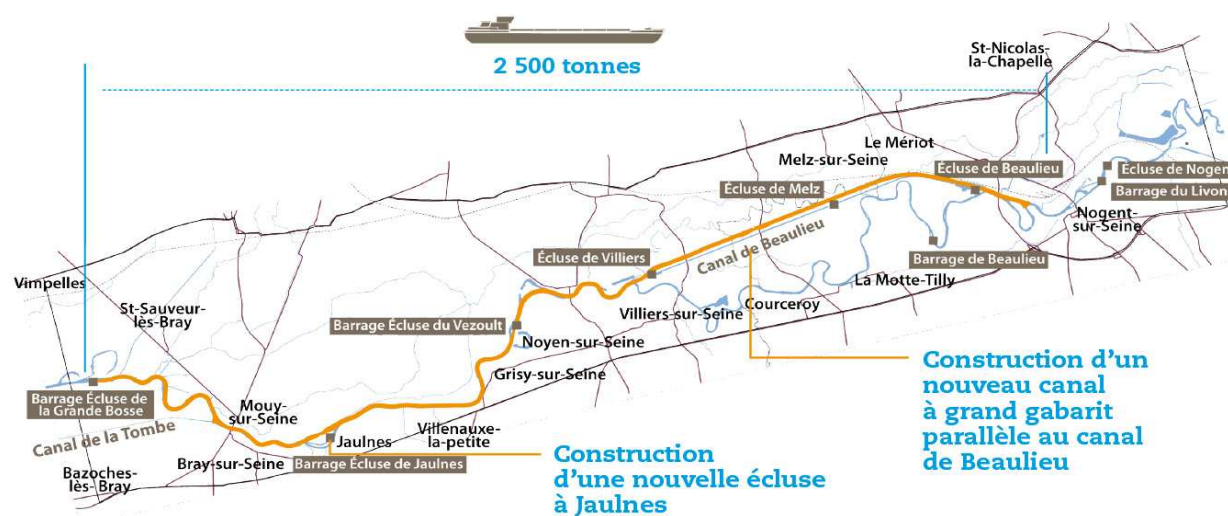
LE SCENARIO D'AMENAGEMENT RETENU PAR VNF



Le projet vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, en aménageant **un tronçon de 27 kilomètres** à partir de l'écluse de la Grande Bosse (à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine) de sorte que des péniches de classe Va (2500 tonnes, bateau de 110 m de long, 11,40 de large et 2,80 de mouillage) puissent accéder aux ports de la Seine Amont.

Cet aménagement permettra de **relier sans rupture de charge Nogent-sur-Seine au bassin parisien et au-delà, aux grands ports maritimes du Havre et de Rouen** (et, via le futur canal Seine-Nord Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du nord).

Il comprend principalement la reprise du chenal de navigation entre l'écluse de la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine, la construction d'une nouvelle écluse à Jaulnes et la construction d'un canal à grand gabarit (sur les actuels casiers SEDA) parallèle au canal de Beaulieu.



[A PROPOS DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE - www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

Établissement public du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Voies navigables de France gère, exploite, entretient, modernise et développe le plus grand réseau européen de voies navigables, constitué de 6 700 km de canaux et rivières aménagés, de plus de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public fluvial. 4 700 agents de l'État et de Voies navigables de France travaillent pour la voie d'eau.

Les missions de VNF

- ⇒ Gérer, entretenir et exploiter 6 700 km de fleuves, canaux et rivières aménagés, près de 3 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public bord à voie d'eau.
- ⇒ Assurer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures nouvelles en cohérence avec le réseau européen
- ⇒ Aménager et valoriser le domaine public fluvial (DPF)
- ⇒ Développer le transport fluvial et l'ensemble des activités connexes
- ⇒ Favoriser le report modal et les logistiques multimodales
- ⇒ Mettre en œuvre une politique de développement de la voie d'eau et de ses usages
- ⇒ Participer au développement et à l'aménagement durable des territoires
- ⇒ Favoriser l'implantation d'espaces industriels, logistiques et le développement touristique
- ⇒ Encourager et développer la production d'énergies douces
- ⇒ Optimiser la gestion de l'eau et de ses usages

En 15 ans, le trafic fluvial national a progressé de 40 %. Ainsi, près de 59 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur la voie d'eau en 2011.

Contacts presse :

Voies navigables de France

Pauline Leybold

01 80 50 02 05

pauline.leybold@vnf.fr

Agence Open2Europe

Caroline Vallette

Pierrick Pichot

01 55 02 15 21 / 27 86

c.vallette@open2europe.com

p.pichot@open2europe.com

Plus d'informations : www.vnf.fr / www.sn-seine.developpement-durable.gouv.fr

ANNEXE 1

La poursuite des études et les engagements de VNF suite au débat public :

VNF a décidé de **poursuivre l'étude du projet en établissant une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique**, destinée à apporter les éclairages complémentaires au projet, compte tenu des questions soulevées lors du débat public.

A l'issue de cette phase d'études et de concertation, d'un an maximum, la décision de lancer les autres études préalables à la déclaration d'utilité publique sera prise. Cette étape préliminaire a pour objectif :

- de préciser les **équilibres économiques** et d'**approfondir la faisabilité financière** du projet, notamment en approfondissant son évaluation socio-économique ;
- de s'engager à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la tenue de l'**expertise indépendante sur les modèles hydrauliques** décidée au cours du débat public afin que les conclusions de celle-ci soient présentées publiquement. Elles seront alors intégrées dans les réflexions et études futures liées au projet ;
- de mettre en place **un suivi faune-flore et hydrogéologique annuel**. Ce suivi pourra, le cas échéant, être le support de la mise en place d'un observatoire hydraulique et écologique de la Bassée ;
- de réaliser une étude sur la **reconnexion des anciens délaissés de la Seine** entre Montereau-Fault-Yonne et l'écluse de la Grande Bosse, dans un objectif de restauration des potentialités du milieu en termes d'écosystème et de biodiversité. Cette étude sera engagée avec Seine Grands lacs et en concertation avec le territoire ;
- **d'associer les acteurs concernés**, aux réflexions et études, en veillant à préciser leur conséquence en termes de coût sur les thèmes suivants :
 - **les mesures en faveur de la navigation**, des loisirs et du tourisme fluvial (caractéristiques du chenal de navigation, équipements nécessaires), la prise en compte des différents usages de la voie d'eau ;
 - **l'insertion du projet dans le territoire**, la valorisation des aménagements réalisés et la reconversion des ouvrages non nécessaires à la navigation (canal de Beaulieu, écluse de Jaulnes) ;
 - la détermination des impacts hydrauliques et environnementaux du projet, **la définition de mesures d'évitement, correctrices ou compensatoires adaptées**, la vérification de leur efficacité ;
- de déployer **un système de dialogue et d'information** adapté aux différents interlocuteurs.

VNF sollicitera de la Commission nationale du débat public (CNDP) **la nomination d'un garant**, qui pourra être, dans le cas d'une poursuite du projet de Seine Grands Lacs et sous réserve d'accord de cet établissement, commun aux deux projets afin de garantir aux acteurs du territoire et au grand public la poursuite du processus de concertation dans le même esprit de coordination et de transparence qui ont caractérisé les échanges durant le débat public.

Enfin, VNF proposera **la réactivation des comités pilotés par le Préfetcoordonnateur de bassin Seine-Normandie** concernant les projets d'aménagement de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et dans le secteur de la Bassée afin de coordonner l'ensemble des projets portés par différentes institutions (VNF, Seine Grands Lacs, Ports de Paris...).

ANNEXE 2

Les enseignements du débat public :

Le débat public de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine s'est tenu du 2 novembre 2011 au 17 février 2012.

Il s'est déroulé concomitamment à celui d'un deuxième grand projet situé sur le même territoire : l'aménagement de la vallée de la Bassée pour la réduction du risque d'inondation en Ile de France, mené par l'établissement public territorial de bassin (EPTB) Seine Grands Lacs. La CNDP, relevant que les interfaces entre les deux projets sont nombreuses, a en effet décidé d'organiser **deux débats publics simultanés et coordonnés**. Ceci s'est traduit par la constitution de deux commissions particulières du débat public (CPDP) ayant le même président, Patrick Legrand, vice-président de la CNDP ainsi que plusieurs réunions communes en cours de débats.

Le débat a donné lieu à de nombreux échanges au cours des 11 réunions publiques, dont 4 communes avec Seine Grands Lacs, et d'un atelier hydraulique. **Ce sont plus de 1 400 citoyens qui ont assisté aux réunions, avec une moyenne de 127 participants par réunion publique.** Une trentaine de cahiers d'acteurs ont contribué au débat.

Au cours du débat, **un soutien fort au projet a été exprimé**, majoritairement **en faveur du scénario 3**. Il apparaît comme le scénario le plus équilibré pour répondre aux enjeux de développement économique du territoire tout en préservant la vallée de la Bassée. Le débat a également permis de mettre en évidence des attentes fortes concernant notamment les impacts potentiels du projet sur l'environnement et l'hydraulique.

La question de **la neutralité hydraulique** de la mise à grand gabarit, et notamment vis-à-vis des inondations en Ile-de-France ainsi que du projet de Seine Grands lacs, s'est révélée être l'un des sujets majeurs. Au cours du débat public, il a donc été décidé de mettre en place **une expertise hydraulique complémentaire aux études réalisées**. Elle doit s'achever fin septembre 2012 par le rendu des conclusions des trois experts au cours d'une réunion publique.

Le 30 mars 2012, la CPDP et la CNDP ont publié respectivement le compte-rendu et le bilan du débat public.

Dans son compte-rendu, la CPDP se félicite que le débat ait induit un renforcement de la coopération des deux maîtres d'ouvrage, VNF et Seine Grands Lacs, notamment pour les études. Elle constate cependant que la coordination des deux débats publics n'a pas suffi à générer un débat élargi sur un projet de territoire plus global.

Elle relève que Voies navigables de France a, au cours du débat public, pris en compte un certain nombre de questions écologiques et amélioré en conséquence le volet environnemental de son projet.

Concernant l'opportunité du projet, **elle indique que le public s'est déclaré globalement favorable au transport fluvial, qui présente un intérêt pour la préservation de l'environnement, à condition que l'infrastructure ne vienne pas détériorer l'écologie générale.**

Le bilan de la CNDP souligne, quant à lui, le large tour d'horizon effectué pendant le débat public, et l'adhésion générale au projet. **La grande majorité des participants au débat ne remet pas en cause son opportunité et est favorable, comme VNF, au troisième scénario.**

La CNDP considère que le débat public aurait pu **aller plus loin dans la réflexion sur les thèmes de la gouvernance, de la politique coordonnée des deux maîtres d'ouvrage (VNF et Seine Grands lacs) et de leur responsabilité sociale**. Elle reconnaît néanmoins que le débat public a couvert l'ensemble des thèmes relatifs aux caractéristiques et aux conséquences du projet, et que toutes les catégories d'interlocuteurs se sont manifestées (élus, associations, milieu industriel et agricole, professionnels de la batellerie, pratiquants d'activités de loisirs, grand public).