

**cndp**  
Commission  
nationale  
du débat public

# Bilan

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

2 novembre 2011 - 17 février 2012

dressé par le Président  
de la Commission nationale  
du débat public

30 mars 2012



Saisie le 6 janvier 2011 par le directeur général de Voies navigables de France (VNF) sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 2 mars 2011 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a en effet considéré que :

- l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement dispose qu' « un débat public sera organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine »,
- le projet, dont l'objet est d'accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre et de Rouen et le nord de l'Europe à l'ouverture de la liaison Seine-Nord-Europe, revêt un caractère d'intérêt national,
- et que les enjeux socio-économiques du projet sont importants en raison de l'augmentation de la demande de fret fluvial.

Le même jour, elle a nommé M. Patrick Legrand président de la CPDP.

Saisie parallèlement du projet d'aménagement de la Bassée<sup>1</sup>, au sujet duquel elle a également décidé d'organiser un débat public, la Commission nationale a jugé opportun que ces deux débats soient coordonnés puisque concernant les mêmes territoires, des milieux identiques et un même système hydraulique ; ceci s'est traduit par une présidence commune des deux CPDP, une participation de certains membres aux deux commissions et des réunions publiques conjointes.

Le 6 avril, la CNDP a nommé membres de la CPDP Mme Chantal Sayaret et M. Gérard Riou ; elle a complété la composition de la commission particulière en nommant, le 4 mai, MM. Paul Carriot, Daniel Collard, Xavier Colson et Hugo Cosquer ; ayant donné acte le 8 juin de la démission de M. Xavier Colson, elle a nommé Mme Isabelle Jarry.

Le 7 septembre, vu la lettre en date du 20 juillet 2011 du directeur général de Voies navigables de France, la Commission nationale a prolongé de 2 mois le délai de 6 mois prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement en vue de permettre la mise au point du dossier du débat.

Le 5 octobre, la CNDP a considéré ce dossier comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, a arrêté les dates de ce dernier (du 2 novembre 2011 au 17 février 2012) et en a approuvé les modalités d'organisation.

<sup>1</sup> Porté par l'établissement public « Les Grands Lacs de Seine ».

## Le projet

Ainsi que VNF le précise dans le dossier de présentation, ce projet, envisagé depuis une trentaine d'années, « vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, en le prolongeant de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine. Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 kilomètres à partir de l'écluse de la Grande Bosse, située 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 ». Ce tronçon, qui s'inscrit dans le périmètre de la vallée de la Bassée s'étendant de part et d'autre de la Seine entre l'Yonne à l'ouest et l'Aube à l'est, concerne 25 communes au sein des départements de la Seine-et-Marne et de l'Aube.

## Trois objectifs et quatre contraintes

Pour VNF, ce projet se donne trois objectifs prioritaires :

- répondre à une demande de transport en développement (en 10 ans - de 2001 à 2010 - le trafic a triplé pour atteindre 350 millions de tonnes-kilomètres, augmentation concernant avant tout des produits agricoles et les granulats),
- permettre le passage à des bateaux de 1 000, 2 500, 3 000 ou 4 000 tonnes jusqu' à Nogent-sur-Seine afin de répondre à l'évolution des gabarits de la flotte constatée au niveau européen,
- réduire les émissions de gaz à effet de serre (en rendant le transport fluvial plus attractif par rapport au transport routier, le projet participe à la lutte contre le réchauffement climatique prôné par le Grenelle de l'environnement<sup>2</sup>).

La poursuite de ces objectifs nécessite de :

- respecter le patrimoine naturel de la vallée de la Bassée (en évitant d'une part que le futur tracé de la voie navigable empiète sur le réservoir de biodiversité que représente cette zone humide, d'autre part de modifier le régime hydraulique de la Seine),
- maintenir une neutralité hydraulique en période de crue (en respectant le régime hydraulique de la vallée de la Bassée afin, entre autres, de ne pas accroître les risques d'inondation des zones urbaines de l'Île-de-France),
- protéger la ressource en eau (en ne portant atteinte ni à l'alimentation de la nappe d'eau de la Bassée ni à l'approvisionnement en eau des communes, des exploitations agricoles et des industries),
- préserver le cadre de vie des populations (caractérisé notamment par des paysages ruraux - marqués de canaux, de cours d'eau et de bras morts de la Seine - au sein desquels des activités de loisirs sont appelées à se développer).

## Quatre scénarios et une préférence marquée de VNF pour l'un d'entre eux

Chaque scénario étudié et proposé au débat permet d'atteindre les objectifs visés en matière de navigation fluviale (bateaux chargés de deux couches de conteneurs) et nécessite une rectification du chenal de navigation tout en conservant la sinuosité actuelle de la Seine - à l'exception du scénario 5.

**Les scénarios 1 et 2** impliquent un aménagement du chenal de navigation entre la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine et la réhabilitation du canal de Beaulieu, qui date de 1850. Leur mise en œuvre permettrait une augmentation du trafic de 26% à l'horizon 2020.

Le scénario 1 (coût d'investissement estimé à 76 millions € HT) prévoit le passage de bateaux de 2 500 tonnes entre la Grande Bosse et Bray-sur-Seine, au lieu de 1 400 tonnes en pratique actuellement, et de 1 000 tonnes de Bray à Nogent-sur-Seine. Le scénario 2 (132 millions € HT) donnerait accès aux bateaux de 2 500 tonnes de la Grande Bosse jusqu'à Villiers-sur-Seine, puis de 1 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine ; les aménagements de la Seine seraient identiques à ceux du premier scénario entre la Grande Bosse et Bray-sur-Seine, mais nécessiteraient la reconstruction de l'écluse de Jaulnes.

<sup>2</sup> Diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050.

**Le scénario 3** (214 millions € HT) prévoit le passage de bateaux de 2 500 tonnes de la Grande Bosse à Nogent-sur-Seine ; il appelle la réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, d'une dizaine de kilomètres de long et de 60 mètres de large, dont le fond couvert d'argile assurerait l'étanchéité et éviterait tout impact sur la nappe phréatique.

Ces trois scénarios respectent la sinuosité actuelle de la Seine afin de ne pas accélérer les crues du fleuve.

**Un scénario 4**, qui permettait le passage de bateau de 135 mètres, donc 3 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine, a été abandonné pour des raisons de difficultés de passage dans Paris.

**Le dernier scénario, n° 5** (305 M€ HT) autorise la circulation de bateaux de 4 000 tonnes jusqu'à Nogent-sur-Seine, soit des convois de 180 mètres avec découplage de barges pour la traversée de Paris. Il repose sur les mêmes principes d'aménagement que le scénario 3, avec des travaux de plus grande ampleur - modification du cours naturel de la Seine et création d'un autre canal de dérivation, entre la Grande Bosse et Bray-sur-Seine. La mise en œuvre des scénarios 3 et 5 permettrait une augmentation du trafic de 75% à l'horizon 2020.

Ayant procédé à l'analyse comparative des impacts de ces scénarios, VNF en conclut que le scénario 3 est celui qui concilie le mieux les enjeux économiques, environnementaux et hydrauliques. Si le projet se poursuit, l'enquête publique se déroulerait d'ici 2015 pour des travaux entre 2015 et 2019 et une mise en service courant 2019.

## Un large tour d'horizon

Les interventions des 1 450 participants aux réunions publiques, les 30 cahiers d'acteur et la cinquantaine de contributions abordent l'ensemble des caractéristiques et des conséquences éventuelles du projet. Toutes les catégories d'interlocuteurs se manifestent : élus, membres d'associations, milieu industriel et agricole, professionnels de la batellerie, pratiquants d'activités de loisirs, grand public. On parle de développement économique, d'environnement, d'agriculture, de la place du projet par rapport aux autres modes de transport et de sa complémentarité avec les autres programmes concernant la voie d'eau, sans omettre les questions de son financement, des éventuelles mesures compensatrices et de la « gouvernance ». On se prononce également sur le scénario que l'on juge le plus approprié pour aménager ces 27 km dont, en général, on attend beaucoup.

## Un accélérateur du développement économique et de la compétitivité des territoires

En la matière, les avis divergent. D'un côté, le député-maire de Provins, parlant aussi au nom des 73 communes du Pays du Grand Provinois refuse « que cette région puisse se transformer en une région dortoir », et « qu'ici, on soit uniquement dans une zone de préservation, un genre de musée. Or, la vocation de notre région est à la fois de préserver son cadre de vie mais de créer de l'activité et de l'emploi, et c'est pour cela que cet aménagement est pour nous vraiment essentiel et structurant pour notre territoire ». Attente partagée par les représentants des chambres de commerce et d'industrie comme par le député-maire adjoint de Troyes qui affirme que « le grand gabarit, c'est un développement territorial concernant l'économie, concernant le tourisme, mais aussi un développement pour l'emploi, un développement territorial non seulement pour les Nogentais, mais pour tout le Sud de la Champagne » (en particulier pour le port de Nogent-sur-Seine et plus largement pour une bonne partie de l'est du bassin parisien).

Le projet, selon le Comité des armateurs fluviaux, renforcera la compétitivité du mode fluvial grâce à des coûts de transports réduits ; le report de trafic vers ce mode de transport se traduira, à la satisfaction de l'opérateur de transport de conteneurs Logiseine, par « plus de travail pour les

ports français, plus de travail pour les dockers, pour les portiqueurs, pour tous les ouvriers qui travaillent sur les ports normands » ; en effet, la mise à grand gabarit, comme s'en réjouissent les ports de l'axe Seine (Paris, Rouen, Le Havre), permettra, sans rupture de charge, à des bateaux de classe Va<sup>3</sup> de desservir l'ensemble de cet axe. Ce qui contribuera, s'en félicite l'association des utilisateurs de transport de fret, à désenclaver les territoires pour assurer leur développement et leur cohésion sociale, étendre l'hinterland des ports maritimes en renforçant la capacité exportatrice des entreprises, améliorer la compétitivité du secteur industriel de plus en plus dépendante d'une logistique et d'un transport performants.

A l'opposé, le département de la Seine-et-Marne juge dans son cahier d'acteur que le projet « impacterait fortement les milieux naturels remarquables de la Seine-et-Marne sans apporter au département un développement économique significatif » car il renforcerait des filières économiques peu durables, à l'image des extractions de granulats qui, selon VNF, est aujourd'hui l'une des trois principales filières concernées par ce transport fluvial<sup>4</sup>. Le président de la Région Champagne-Ardenne émet un avis de même nature lorsqu'il écrit que les hypothèses d'évolution de l'activité granulats, fondées sur l'ouverture de nouveaux gisements rendue possible par la diminution du coût de transport, ne peuvent constituer par elles-mêmes un argument en faveur du projet.

Enfin, il est à noter que des réflexions sont en cours sur de nouveaux types de bateaux adaptés non seulement à cette infrastructure mais également au réseau connexe - à gabarit moins important - qui vient l'irriguer.

## Les effets sur l'agriculture

Là aussi, les avis sont partagés. Pour le président de la Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne, cet aménagement s'inscrit « dans le prolongement de l'activité agricole ». Se référant aux estimations de VNF selon lesquelles plus de la moitié de la production agricole du territoire sera, une fois le projet réalisé, transportée par voie fluviale, la Chambre d'agriculture de l'Aube se félicite que les produits agricoles et agroalimentaires de la région Champagne-Ardenne puissent être acheminés via le port de Nogent-sur-Seine, contribuant ainsi à une meilleure intégration du sud de la Champagne au Grand Paris.

Une pétition, transmise à la commission particulière, traduit le soutien de nombreux agriculteurs de l'Aube au projet de VNF, qu'ils disent attendre depuis une trentaine d'années, et insiste également sur les perspectives ouvertes par l'aménagement du port de Nogent-sur-Seine. Les avantages du projet, au premier rang desquels se situe la massification du transport, sont par ailleurs largement soulignés par le Conseil spécialisé céréales de FranceAgriMer.

Mais ces avis positifs sont pondérés par un appel à la prudence. Rappelant que notre pays perd chaque année 86 000 hectares de surface agricole utile, le milieu agricole milite pour que soit portées le moins d'atteintes possibles à l'espace disponible. Dans la foulée, se pose la question des expropriations, dont VNF rappelle qu'elles devraient être limitées au maximum et s'opérer dans le cadre d'une coopération étroite avec les SAFER et les chambres d'agriculture.

Le Conseil général de Seine-et-Marne exprime une position plus tranchée, redoutant que cet aménagement favorise le développement de la filière de production des agro-carburants, fausse solution dit-il aux problèmes environnementaux car favorable au « maintien d'une agriculture intensive, peu respectueuse de l'environnement », affirmation contre laquelle s'élève vivement le président de la FDSEA de ce même département. Nature Environnement 77 et la fédération des associations pour la protection de la vallée de la Seine s'opposent quant à elles à un projet qu'elles jugent « trop marqué par les avantages financiers pour les industriels et les grands transporteurs fluviaux ».

<sup>3</sup> Type de bateau : Grand-Rhénan ; longueur (m) : 95,00 - 110,00 ; largeur (m) : 11,40 ; tirant d'eau (m) : 2,50 - 4,50 ; tirant d'air (m) : 4,95 ou 6,70 ou 8,80 ; tonnage (t) : 1500 - 3000.

<sup>4</sup> Les granulats représentent 9% du trafic, contre plus de 80% pour les produits agricoles et 4% pour les conteneurs.

## Les effets sur l'environnement

### Le projet suscite des réserves

Comme le mentionne le maître d'ouvrage, qui s'est astreint à optimiser chacun des scénarios pour en minimiser les impacts sur l'environnement, le périmètre d'influence du projet se caractérise par un patrimoine naturel très riche (la vallée de la Bassée fait partie des 152 zones humides d'importance majeure répertoriées en France) regroupant de nombreuses espèces végétales et animales protégées et compte de nombreux espaces faisant l'objet d'inventaire ou de mesures de protection<sup>5</sup>. La note de cadrage<sup>6</sup> préalable à l'enquête publique produite par l'Autorité environnementale à la demande de Voies navigables de France recense l'ensemble des enjeux et avance de nombreuses préconisations destinées à éviter ou réduire les conséquences éventuelles du projet sur les richesses de ce territoire.

Ces dernières sont évidemment soulignées par le public, l'ensemble des intervenants agissant dans le domaine de la protection de l'environnement (les associations Nature du Nogentais, Yonne Nature Environnement, Nature environnement 77, Naturalistes de la vallée du Loing et du massif de Fontainebleau), et le conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie qui élargit de surcroît sa réflexion sur les enjeux et impacts des deux projets de VNF et de l'EPTB Seine Grands Lacs. Tous pointent ce qui, à leur avis, peut accompagner de manière dommageable la réalisation du projet : fragilisation des réserves d'eau potable, modification du paysage, destruction des habitats et des espèces patrimoniales, altération des services rendus par ces milieux, dégradation des berges (dus notamment au « batillage »), augmentation d'activités destructrices de zones humides, multiplication de gravières et d'industries consommatrices d'eau,...

Rares sont néanmoins ceux qui vont plus loin, si ce n'est la Fédération des associations de protection de la vallée de la Seine en Seine-et-Marne qui s'avoue « plus que dubitative et même opposée » au projet notamment en raison de ses conséquences en cas de crue centennale.

Autant de réserves qui conduisent certains à souhaiter que soit réalisée une étude globale d'impact environnemental pour la zone de La Bassée, intégrant les deux projets portés par VNF et l'EPTB Seine Grands Lacs, rejoignant en cela l'une des préconisations de l'Autorité environnementale.

Enfin, divers intervenants s'interrogent sur le bilan carbone du projet, indisponible aujourd'hui mais que le maître d'ouvrage s'engage à dresser, si le projet devait se poursuivre, pour le scénario finalement retenu.

### La neutralité hydraulique

Bien que, comme le précise le représentant de VNF lors d'une réunion commune consacrée aux deux projets, ces derniers « sont indépendants »<sup>7</sup>, on s'interroge à de nombreuses reprises sur la neutralité hydraulique de ces aménagements. Par exemple, le Conseil scientifique du comité de bassin Seine-Normandie juge que « la question de la cohérence entre les deux projets semble encore mal établie, notamment pour la gestion hydraulique » et que « la mise en perspective économique comme environnementale des deux projets reste à faire ». Constatant les questions récurrentes sur la validité des modèles utilisés par les deux maîtres d'ouvrage et reprenant la recommandation de l'Autorité environnementale<sup>8</sup> « de recourir à une expertise collective sur la cohérence des deux modèles utilisés et sur la manière de les faire fonctionner de façon articulée », les deux commissions particulières proposent que des experts indépendants se penchent sur ce sujet. Un atelier « expertise hydraulique » est ainsi consacré le 1<sup>er</sup> février à l'élaboration d'un cahier des charges et, dans l'hypothèse où il serait donné suite au projet, les résultats de cette expertise, attendus pour le début de l'été, alimenteront utilement la concertation à venir.

<sup>5</sup> Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO), espaces naturels sensibles, périmètre régional d'intervention foncière, réserve naturelle nationale de la Bassée,...

<sup>6</sup> Cf. la rubrique « contributions » du site Internet du débat.

<sup>7</sup> Constat dressé à l'issue d'une étude réalisée par l'EPTB Seine Grands Lacs ayant pris en compte les résultats de la modélisation hydraulique opérée par VNF en coopération avec Seine Grands Lacs et d'autres acteurs, notamment l'Agence de l'eau et les directions régionales de l'aménagement du territoire. « La neutralité hydraulique s'entend en termes de ligne d'eau et de décalage de pointes de crue, à la limite, entre les deux projets. Le gain de 30 centimètres à Paris demeure » (VNF, Bray-sur-Seine, le 12 janvier 2012).

<sup>8</sup> Qui se penche sur le problème des effets cumulés avec d'autres projets, notamment avec celui de l'aménagement de la Bassée porté par l'EPTB Seine Grands Lacs.

## Les professionnels de la batellerie, parmi les plus concernés

En réunion publique ou par le biais de cahiers d'acteur, les professionnels de la batellerie se déclarent en faveur du projet mais soulèvent divers problèmes susceptibles d'être posés en matière de navigation.

La Chambre nationale de la batellerie artisanale demande la mise en oeuvre du scénario le plus ambitieux (le scénario n°5), le plus à même, selon elle, d'établir une cohérence de gabarit avec l'ensemble de la Seine Amont. De longs échanges entre des bateliers et le maître d'ouvrage concernent des caractéristiques du projet qui appellent des critiques de la part de certains professionnels comme l'insuffisance de la profondeur envisagée ou de la hauteur libre sous les ponts ou les hypothèses d'alternat retenues par les différents scénarios. Au point d'inciter le président du syndicat La Glissoire à accuser VNF de s'« acharner à détruire sa profession », qui s'en défend en précisant les conditions de circulation fluviale engendrées par l'aménagement projeté. La concertation post-débat devrait offrir au maître d'ouvrage l'occasion de répondre point par point aux demandes de ces professionnels.

## La voie fluviale, les autres modes de transport

Selon VNF, un convoi fluvial de 2 500 tonnes équivaut à environ 63 wagons ou 125 camions. Selon les différents scénarios présentés, on éviterait la circulation de l'ordre de 20 000 à 27 000 camions et l'émission de 3 000 à 4 700 tonnes de CO<sub>2</sub>. En complément, le maître d'ouvrage illustre cependant la compétitivité du projet en évoquant le coût de transport d'une tonne de céréale de Nogent à Rouen, hors rupture de charge : 16 € en camion, 7,30 € en bateau de 1 000 tonnes, 5 € en bateau de 4 000 tonnes.

On parle ainsi fréquemment de report modal, dans la veine des préconisations du Grenelle de l'environnement, et l'on s'interroge sur la complémentarité avec les transports ferroviaires (avec, entre autres, la remise en activité de la ligne Montereau-Flambois) et routiers. A ce sujet, le maître d'ouvrage assure que si la part du fluvial augmente, celle du ferroviaire ne diminuerait pas, le report s'opérant plutôt de la route vers le fleuve, sachant que l'économie du transport routier n'en serait pas pour autant déséquilibrée.

Il souligne également que son projet n'est pas tributaire de la réalisation du canal Seine-Nord-Europe mais qu'un « effet réseau » est attendu, apportant du trafic supplémentaire sur l'ensemble du bassin de la Seine, y compris jusqu'à Nogent-sur-Seine.

## Les autres usages du fleuve

Mais les bateliers ne sont pas les seuls utilisateurs du fleuve. On entend aussi s'exprimer les pratiquants d'activités de loisirs que le projet pourrait affecter directement ou indirectement. Aucun d'entre eux ne s'oppose à cet aménagement, mais tous souhaitent que leur passion n'en pâtisse pas, ou mieux qu'elle en bénéficie.

Les pêcheurs, par exemple, demandent que soient creusées des frayères à poisson de faible profondeur en communication permanente avec le grand gabarit par un chenal biais afin de briser les vagues des convois de péniche pour permettre une reproduction acceptable du poisson et que le port de Nogent-sur-Seine soit équipé d'installations permettant des opérations de dégazage et de nettoyage de cales ou de ponts sans risque pour les milieux aquatiques.

En fonction du choix de tel ou tel scénario, le canal de Beaulieu serait soit réhabilité, soit inutilisé du fait de la construction d'un nouveau canal. Cette dernière hypothèse n'ouvrirait-elle pas de nouveaux horizons à divers types de pratiques ludiques ?

Pour les chasseurs, le projet ne doit pas porter atteinte à la pratique de la chasse dans la Bassée et dégrader la qualité des milieux.

Preennent aussi part au débat à différentes reprises des personnes résidant le long des berges ou sur des



péniches ainsi que des plaisanciers, ce qui fournit l'occasion d'aborder les problèmes de police fluviale, de sécurité<sup>9</sup> et de risque de pollution du fleuve. Questions qui ouvrent plus largement celles de la gouvernance, d'une politique coordonnée des deux maîtres d'ouvrage et de leur responsabilité sociale. Les deux débats auraient peut-être pu permettre d'aller plus avant dans cette réflexion.

## Un financement restant à trouver

Comme dans l'ensemble des débats publics, le financement du projet retient l'attention et laisse planer des doutes parmi les intervenants. Le directeur général de VNF, qui rappelle que son établissement consacre chaque année 75 à 80 millions € à l'investissement, considère le projet « accessible » aux financements classiques, avec des partenaires comme l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et les collectivités territoriales. Des réflexions sont en cours pour examiner la part de financement pouvant incomber aux usagers « transport » du réseau, via un surpéage, ainsi qu'éventuellement aux entreprises bénéficiant de l'amélioration des performances de la voie d'eau.

Le département de Seine-et-Marne, qui déclare d'ailleurs exclure toute contribution financière à ce projet et être disposé, en cas de poursuite de ce dernier, à exiger des compensations pour les territoires concernés, n'est pas le seul à souhaiter que des précisions soient apportées en la matière. L'Association Nature du Nogentais par exemple considère que l'estimation du coût n'est pas réaliste car omettant selon elle de tenir compte de nombreux éléments. On s'interroge aussi sur le montant des mesures de compensation prévu par le maître d'ouvrage.

## Quel bilan tirer de ce débat ?

### Un projet jugé opportun et un débat suivi

1450 personnes ont participé aux 11 réunions publiques dont 4 communes avec l'EPTB Seine Grands Lacs et l'atelier « expertise hydraulique ». Dans leur grande majorité, les participants au débat ne remettent donc pas en cause l'opportunité du projet, contrairement aux nombreuses oppositions, ou tout du moins les vives réserves, auxquelles se heurte le projet d'aménagement de la Bassée envisagé par l'EPTB Seine Grands Lacs qui a fait l'objet de discussions plus approfondies. La grande majorité des interlocuteurs penche en faveur du troisième scénario qui recueille, comme nous l'avons mentionné, la faveur de VNF.

Si les représentants des milieux économiques, entendus au sens large, relèvent avant tout les avantages qu'ils pensent en retirer, les autres interlocuteurs du maître d'ouvrage accompagnent ce jugement de souhaits en matière d'aménagements complémentaires (comme la réalisation du port de Jaulnes, l'évolution du barrage de Beaulieu, la modernisation ou le déplacement du port de Bray-sur-Seine, le renforcement du port de Montereau-Fault-Yonne, la rénovation de certains ponts<sup>10</sup>, le réaménagement des délaissés de la Seine en aval de la zone du projet entre Montereau et la Grande Bosse,...), de sauvegarde de l'environnement, de conditions de navigation (la création de haltes fluviales ou de ports de plaisance supplémentaires, ce que VNF n'envisage pas).

### Des échanges ouvrant une piste à explorer

S'il n'a pas suffisamment permis d'approfondir le sujet de la coopération entre les deux maîtres d'ouvrage agissant sur ce territoire, ce débat, comme celui du projet prévu à l'aval, ont cependant jeté les bases de ce qui pourrait être à l'avenir discuté en matière de gestion coordonnée des flux aquatiques ; en outre, il n'est pas interdit de se poser la question d'un débat plus large sur la politique de l'eau à l'échelle régionale.

<sup>9</sup> A ce dernier sujet, VNF confirme que la probabilité d'accident n'augmente pas avec la taille des bateaux.

<sup>10</sup> Notamment celui de Port-Montain, à reconstruire sans pile.

## Des engagements à respecter

Dans l'hypothèse où VNF donnerait suite à son projet, et l'on peut penser dans ce cas au troisième scénario proposé au débat, de nombreuses discussions restent à conduire et divers engagements à respecter. On peut penser ici, entre autres :

- à la nécessité de mener à son terme l'expertise des modèles hydrauliques décidée en cours de débat,
- à la détermination, à la mise en œuvre et au suivi des mesures compensatoires,
- aux réponses à apporter dans le domaine du tourisme et des activités de loisirs,
- à l'établissement d'un bilan carbone du scénario retenu,
- aux dispositions susceptibles de répondre aux attentes du secteur de la batellerie en matière de conditions de navigation,
- à l'avenir des anciens délaissés de la Seine et du canal de Beaulieu.

Ainsi que le propose le maître d'ouvrage, des ateliers pourraient utilement se pencher sur l'insertion du projet dans le territoire et la mise en cohérence de l'ensemble des demandes émanant des différents acteurs intéressés au projet.

La concertation qui suivra l'éventuelle décision de poursuivre le projet aura donc à traiter d'un éventail très ouvert de préoccupations, comme l'illustre d'ailleurs de manière détaillée l'étude de cadrage de l'Autorité environnementale.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



**Philippe Deslandes**

Président de la Commission  
nationale du débat public





Commission nationale du débat public  
20, avenue de Ségur - 75007 Paris  
Tel : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90  
e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)