

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.

Janvier 2012



**CCI Seine-et-Marne**  
Chambre de Commerce et d'Industrie

## CCI Seine-et-Marne

La CCI Seine-et-Marne porte un projet territorial pour un département aux potentiels de développement importants.

Interlocuteur et partenaire économique de poids auprès des services de l'Etat, de la Région et du Département, elle représente les intérêts des 48 000 ressortissants immatriculés en matière d'appui aux entreprises, de formation professionnelle et d'information économique.

### CCI Seine-et-Marne

Adresse : BD Olof Palme – Emerainville – 77436 MARNE-LA-VALLEE Cedex 2  
Tél. : 01 64 11 80 98 - Site internet : [www.seineetmarne.cci.fr](http://www.seineetmarne.cci.fr)

## Un projet qui maillera sans rupture de charge les ports en amont de Montereau-Fault-Yonne avec le Havre, puis avec les ports du Nord de l'Europe avec le canal Seine Nord Europe

Le projet vise 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-s/Seine (Seine-et-Marne) et les ports de Nogent-s/Seine (Aube). Actuellement, les mêmes bateaux de 4.000 tonnes peuvent venir directement depuis le Havre jusqu'à l'écluse de la Grande Bosse située à Bazoches-les-Bray. Le tonnage est ensuite restreint à :

- 1.400 tonnes entre la Grande Bosse et Bray s/Seine,
- 1.000 tonnes entre Bray s/Seine et Villiers s/Seine (Seine-et-Marne),
- 650 tonnes ensuite en amont de Villiers s/Seine jusqu'à Nogent s/Seine.

Sur leurs parcours, ces bateaux :

- Disposent de 5 ports : Mouy s/Seine, Bray s/Seine et Villiers s/Seine situés en Seine-et-Marne, Le Mériot et Nogent s/Seine situés dans l'Aube,
- Traversent 5 écluses : La Grande Bosse, Jaulnes, Vezoult (commune de Noyen s/Seine), Meltz s/Seine, Beaulieu (commune du Mériot dans l'Aube)

- Empruntent 1 canal celui de Beaulieu, reliant Villiers s/Seine à Beaulieu.

Cette section serait aménagée pour accueillir des bateaux d'une :

- Charge de 1.000 à 4.000 tonnes,
- Longueur variant entre 85 m et 180 m pour des convois poussés.

Pendant le débat public, 5 scénarii sont proposés pour l'aménagement de la Seine après la Grande Bosse située à Bazoches-les-Bray qui permettent le passage de bateaux de :

- 2.500 tonnes entre la Grande Bosse et Bray s/Seine, puis de 1.000 tonnes ensuite pour le scénario 1,
- 2.500 tonnes entre la Grande Bosse et Villiers s/Seine, puis 1.000 tonnes pour le scénario 2,
- 2.500 tonnes entre la Grande Bosse et Nogent s/Seine pour le scénario 3,
- 3.000 tonnes entre la Grande Bosse et Nogent s/Seine pour le scénario 4,
- 4.000 tonnes entre la Grande Bosse et Nogent s/Seine pour le scénario 5.

**cndp**

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

Avec les futurs aménagements de l'Oise et le canal Seine Nord Europe, à terme des bateaux d'au moins 1.000 tonnes pourront rejoindre les ports belges et néerlandais depuis les ports situés en Seine amont.

Pour se positionner, la CCI Seine-et-Marne a porté son attention sur :

- L'analyse des tracés,
- L'évolution du trafic,
- Les potentialités de développement de l'économie locale,
- L'évaluation socio-économique,
- L'environnement.

## Des tracés aux incidences diverses

L'analyse des tracés de chacun des scénarii proposés appelle les remarques suivantes :

- Le scénario 1 supprime les 2/3 de l'île de Jaulnes ce qui serait particulièrement préjudiciable sur le plan environnemental car elle présente un écosystème remarquable ;
- Les scénarii 2, 3 et 5, proposent de reconstruire une nouvelle écluse à Jaulnes, assurant la conservation de l'île et le rétablissement de la Noue d'Hermé ;
- Les scénarii 3 et 5 créent un nouveau canal utilisant 6 des 7 casiers SEDA creusés dans les années 80 pour extraire les granulats nécessaires à la construction de la centrale nucléaire de Nogent. Ils autorisent également la reconversion du canal de Beaulieu à d'autres trafics et à d'autres activités ou usages ;

- Le scénario 4 fait circuler des bateaux automoteurs de 135 mètres de long, mais qui ne peuvent traverser Paris qu'une centaine de jours par an. Pour cette raison, ce scénario a été abandonné ;
- Le scénario 5 oblige une coupure d'une boucle de la Seine à Grisy s/Seine, et le découplage des barges pour la traversée de Paris.
- Avec des impacts différents et non négligeable sur leur environnement, seuls les 3 premiers scénarii permettent de traverser Paris sans rupture de charge.

## Un trafic en constante évolution et un report modal accru vers la voie d'eau

Le trafic est en constante évolution depuis 2001. Il a augmenté 10 fois plus que sur l'ensemble du bassin de la Seine. C'est essentiellement un trafic de départ, à partir des ports de la Seine amont. Cette évolution globale masque des situations contrastées. Sur les 4 dernières années<sup>1</sup> (2007-2010), les 3 ports seine-et-marnais (Mouy s/Seine, Bray s/Seine, Villiers s/Seine) ont concentré 65% du trafic dont :

- 70% des chargements,
- 27% seulement des déchargements de la zone.

Le port de Bray est devenu le 1<sup>er</sup> en trafic depuis 2008. Sur les 4 dernières années, il est le 2<sup>e</sup> port avec 1.094.291 tonnes (27% du trafic) contre 1.290.380 tonnes pour le port de Nogent (31% du trafic).

Le trafic se concentre sur 3 grandes filières :

- Les produits agricoles (+ de 80% du trafic),
- Les granulats,
- Le transport de conteneurs.

En termes de diversification des filières, les ports de Nogent s/Seine et de Bray s/Seine sont les plus importants. Les 3 autres ports sont spécialisés dans certains trafics.

Pour les années 2020, les simulations montrent une forte évolution pour le trafic sur la voie d'eau pour les scénarii 3 et 5, avec 1.152.000 tonnes annuelles de plus que la situation de référence sans l'aménagement et 768.000 tonnes annuelles de plus que les scénarii 1 et 2. Ces évolutions sont engendrées par un report accru vers la voie d'eau :

- Les scénarii 1 et 2 permettent d'éviter 20.000 camions (10T) par an,
- Les scénarii 3 et 5 permettent d'éviter 27.000 camions (10T) par an.

En tenant compte du différentiel de coût total de transport (coût moyen de transport + les coûts externes : la pollution, la congestion, le bruit, les accidents) entre la voie d'eau et la route :

- Les scénarii 1 et 2 permettent d'économiser 360.000 €/an,
- Les scénarii 3 et 5 permettent d'économiser 486.000 €/an.

Pour les années futures, les scénarii 3 et 5 engendrent un accroissement supérieur du trafic. Ils sont également les meilleurs vecteurs de la réduction du trafic essentiellement routier et de la réduction des gaz à effets de serre.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Chiffres VNF

<sup>2</sup> 1 convoi de 2.500 tonnes = 63 wagons et 125 camions ; 1 bateau automoteur émet 2,5 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un poids lourd de charges supérieure à 125 avec un emport incomparable.

## Un effet de levier pour l'économie locale

L'amélioration de la performance de la voie d'eau constitue un enjeu de développement essentiel pour les secteurs économiques concernés. Comme le révèle l'analyse de la spécialisation économique du secteur marchand non agricole du Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) du Grand Provinois par rapport à l'Île-de-France, cet effet de levier est d'autant plus important que ces secteurs font partis des moteurs de l'économie locale, comme :

- ceux des industries extractives,
- celui de la fabrication de denrées alimentaires,
- ou celui du commerce et de la réparation d'automobiles et de motocycles.

Cette analyse révèle également que d'autres secteurs économiques clefs seraient potentiellement intéressés par une voie d'eau plus performante comme :

- Celui de la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique ou d'autres produits minéraux non métalliques,
- ou celui des autres industries manufacturières...

L'évolution future de l'Île-de-France avec ses territoires de projets, son Grand Paris Express, la nécessité de construire 70.000 logements par an sont autant de potentialités pour l'économie locale et dont l'amélioration du trafic sur la voie d'eau constituera un avantage comparatif pour l'approvisionnement de ces nouveaux marchés.

## L'amélioration de la desserte et le développement de nouveaux équipements pour dynamiser l'économie

Ce levier pour l'économie locale peut être optimisé par l'amélioration de la desserte et la réalisation de nouveaux équipements. Il devrait permettre également de nouveaux développements touristiques.

L'amélioration de la desserte passe par :

- La création d'un nouvel échangeur sur l'A5 au sud de Bray s/Seine,
- L'amélioration de la complémentarité avec la voie ferrée, la ligne Gouaix / Flamboin vient d'être réactivée mais elle demeure à une voie et elle n'est pas électrifiée.

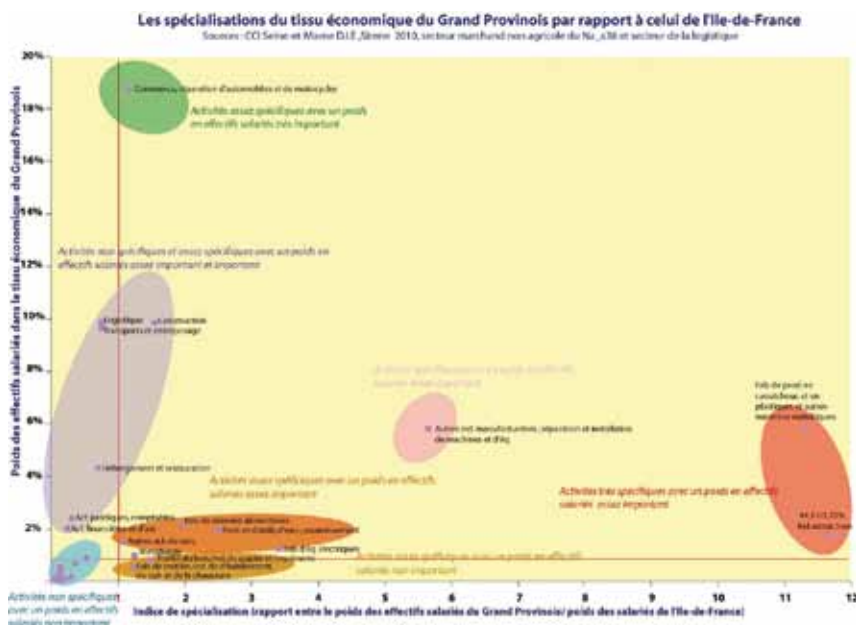
L'actuel port de Bray s/Seine est inséré dans le tissu urbain, son développement est ainsi limité. Pour maintenir son attractivité et répondre aux besoins des entreprises utilisatrices de la voie d'eau, il est nécessaire de le déplacer vers l'Est de la ville. Juxtaposant la zone d'activité économique, outre le développement de l'activité portuaire, ce transfert permettra l'installation d'activités complémentaires qui ne nécessitent pas d'implantation directe sur les quais.

Pour ce territoire, les objectifs du Schéma Directeur de la Région Île-de-France sont de conforter le pôle de centralité de Bray s/Seine et de lui permettre une extension potentielle de l'urbanisation de l'ordre de 46 ha. Ces objectifs sont de nature à renforcer l'attractivité de l'agglomération, celle du nouveau port et de faciliter l'évolution du port de Mouy s/Seine. La mise en œuvre de ces objectifs sera facilitée par l'existence de l'un des rares PLU intercommunaux seine-et-marnais sur les communes de Bray s/Seine, Mousseaux-les-Bray et Mouy s/Seine.

L'aménagement de la Seine à grand gabarit offre de nouvelles perspectives pour le développement touristique avec :

Le canal de Beaulieu, qui devrait ne plus voir transiter le trafic fluvial, offrira de nouvelles opportunités pour le tourisme fluvial, les loisirs liés à l'eau et la préservation des espèces et des milieux naturels,

La valorisation de l'écotourisme avec la reconquête des anciens quais pour le tourisme fluvial et la réalisation d'une maison des promenades à Bray s/Seine...



## Les meilleures performances socio-économiques pour le scénario

Avec un coût de 214 millions d'€ soit l'un des plus importants des 4 scénarii proposés, le scénario 3 présente :

- un investissement rentable avec un TRI (taux de rentabilité interne) à 9,9 % se situant bien au-dessus du rendement du capital (4%),
- un bénéfice que retire la collectivité évaluée à 425,6 millions d'€, soit un gain de 1,99 € par € investi. Ce ratio traduit la pertinence de ce scénario pour la collectivité en lui garantissant le meilleur retour sur investissement des 4 scénarii.

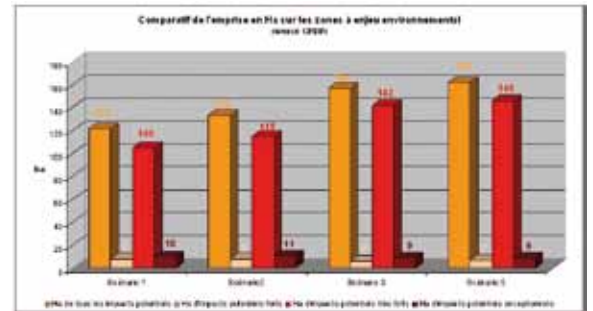
Si des pistes de financement du projet sont évoquées, il conviendra d'en préciser les modes, les financeurs et leurs effets induits.

(Source CPDP)	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 5
INVESTISSEMENT (en millions d'€)	76	132	214	305
VAN (en millions d'€)	45.1	-26.9	425.6	430.3
VAN / € INVESTI (en €)	0.59€	-0.20€	1.99€	1.41€
TAUX DE RENTABILITE INTERNE (TRI en %)	6.5%	3.0%	9.9%	8.2%

## Un environnement exceptionnel à préserver

Le site dans lequel doit s'inscrire le projet présente une richesse environnementale exceptionnelle avec :

- 1 zone de protection spéciale pour la conservation des oiseaux,
- 23 ZNIEFF<sup>3</sup>,
- 1 site d'intérêt communautaire pour la réserve naturelle de la Bassée,
- des espaces naturels sensibles,
- 1 périmètre régional d'intervention foncière,
- l'une des plus importantes réserves d'eau potable du bassin de la Seine et plusieurs captages en eau potable qui jouxtent le projet,
- une zone naturelle d'expansion des crues.



L'analyse comparative de chacun des scénarii, de l'impact potentiel sur l'environnement, montre qu'entre 122 ha et 162 ha seront impactés au moins fortement par le projet. Les scénarii 3 et 5 sont ceux qui impactent globalement les plus grandes surfaces du territoire, mais ils sont également ceux qui les impactent qualitativement le moins avec seulement 9 ha de zones d'impacts exceptionnels.

## Conclusion

La CCI Seine-et-Marne se prononce en faveur de ce projet qui :

- constitue une opportunité pour le développement économique,
- permettra la réduction du trafic routier essentiellement et celle des gaz à effets de serre avec l'accroissement du trafic fluvial engendré,
- répondra aux besoins de la région Île-de-France tant en matière de logements que d'emplois.

Le scénario 3, en investissant 214 millions d'€ assure :

- une accessibilité accrue des chargeurs et des entreprises, sans rupture de charge aux principaux ports de la Seine et du Nord de l'Europe,
- des performances économiques optimales avec le gain le plus élevé pour la collectivité évalué à 1,99 € par € investi.

La CCI Seine-et-Marne demande :

- le respect du principe de neutralité hydraulique,
- l'exemplarité de ce projet pour son insertion environnementale, particulièrement sur les 157 ha impactés par le scénario 3,
- l'optimisation des effets de levier sur l'économie locale par l'amélioration de la desserte et le développement de nouveaux équipements,
- la définition des modalités de financements.

<sup>3</sup> Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique