

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 29 JUIN 2012

N° 02/2012

**DECISION CONSECUTIVE AU DÉBAT PUBLIC
RELATIF AU PROJET DE MISE A GRAND GABARIT
DE LA LIAISON FLUVIALE
ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE**

Le conseil d'administration de Voies navigables de France ,

Vu le code des transports,

Vu le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 ;

Vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;

Vu la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, notamment son article 11 ;

Vu les décisions n° 2011-15-BRNO-1 et n°2011-16-BRNO-2 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public présidée par Monsieur Patrick Legrand ;

Vu l'avis délibéré n° 2011-56 en date du 9 novembre 2011 de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable concernant la contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ;

Vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la Commission particulière du débat public du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en date du 30 mars 2012 ;

Vu le bilan du débat public établi par le président de la Commission nationale du débat public du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en date du 30 mars 2012 ;

Vu le rapport présenté en séance,

Considérant d'une part :

Que le projet présenté au débat public a trois objectifs principaux :

- accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien et au-delà ;
- contribuer au développement économique local en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en suscitant l'implantation de nouvelles activités ;
- permettre la réduction des nuisances ainsi que des émissions des gaz à effet de serre grâce au report modal vers les modes de transport de marchandises alternatifs à la route ;

Qu'au vu du territoire concerné par le projet, les aménagements doivent :

- respecter le patrimoine naturel de la vallée de la Bassée ;
- maintenir une neutralité hydraulique à la fois sur le territoire traversé mais également en aval du projet, et protéger la ressource en eau ;
- préserver le cadre de vie des populations ;

Que cinq scénarios d'aménagement ont été présentés au débat public :

- scénario 1 : accès au port de Bray-sur-Seine au gabarit Va (2 500 t) puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1 000 t) ;
- scénario 2 : itinéraire au gabarit Va jusqu'à Villiers-sur-Seine puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1 000 t) ;
- scénario 3 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va ;
- scénario 4 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va+ (3 000 tonnes), écarté pour des raisons de difficulté de passage dans Paris ;
- scénario 5 : accès au port de Nogent-sur-Seine au gabarit Vb (4 000 tonnes) ;

Qu'après analyse comparative, VNF considère le scénario 3 comme la solution la plus équilibrée pour répondre à la demande de fret fluvial, en apportant des conditions de navigation modernes et compétitives, tout en préservant la vallée de la Bassée, son patrimoine naturel et ses fonctions écologiques et hydrauliques ;

Considérant d'autre part :

Que le débat public, organisé du 2 novembre 2011 au 17 février 2012, a permis à l'ensemble des catégories d'acteurs de se manifester et a, également, couvert l'ensemble des thèmes relatifs aux caractéristiques et conséquences du projet ;

Que les interventions des participants lors de ce débat font globalement consensus sur la nécessité de développer le transport fluvial en France et permettre ainsi le report du transport de marchandises depuis la route vers le fleuve ;

Que ce débat public a confirmé que l'opportunité économique du projet était communément admise en permettant de renforcer la compétitivité du mode fluvial et en assurant un développement économique du territoire ;

Que la plupart des acteurs favorables au projet se sont prononcés en faveur du scénario 3 ;

Que le débat public a permis d'exposer la contribution au cadrage préalable de l'Autorité environnementale recensant l'ensemble des enjeux du projet ainsi que différentes préconisations destinées à éviter ou réduire les conséquences éventuelles du projet sur le territoire ;

Que sur la question des enjeux hydrauliques, le projet a suscité certaines réserves qui justifient que cet aspect soit particulièrement approfondi ;

Que l'équilibre économique et financier de l'opération doit être précisé au fur et à mesure de la définition technique du projet ;

Que la concomitance du débat public de VNF avec celui de Seine Grands Lacs concernant l'aménagement de la Bassée a permis une bonne coordination des deux établissements publics, une coopération fructueuse et de nombreux échanges d'informations ;

Que la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau, par ses caractéristiques, peut être considérée comme une solution complémentaire au transport fluvial et non comme une alternative au projet de mise à grand gabarit ;

Que le projet doit limiter son emprise sur les surfaces actuellement dédiées à des activités humaines (propriétés riveraines de la Seine, agriculture, extraction de granulats..) ;

Qu'il est nécessaire de poursuivre et d'étoffer les études sur plusieurs sujets majeurs, abordés de manière récurrente au cours du débat public :

- la définition des dimensions des différents ouvrages de navigation ainsi que les équipements indispensables au bon fonctionnement de l'installation ;
- la détermination précise des impacts écologiques, hydrauliques, hydrogéologiques et hydrobiologiques du projet ;
- au vu de ces impacts, la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en place ;
- l'établissement d'un bilan carbone complet du projet ;
- le bilan socio-économique du projet, notamment en prenant en compte la réflexion nationale menée actuellement par VNF concernant les péages des infrastructures fluviales ;

Qu'il est important que soient étudiés les impacts cumulés du projet avec celui de Seine Grands lacs et des autres projets situés sur le territoire de l'aménagement envisagé par VNF ; cela concerne notamment le projet de déplacement du port de Bray-sur-Seine porté par Ports de Paris ;

Que l'aménagement doit s'intégrer pleinement dans un projet de territoire plus global ;

Décide

Article 1

De poursuivre l'étude du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine **en établissant une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique**, destinée à apporter les éclairages complémentaires, compte tenu des questions soulevées lors du débat public.

De retenir l'accès aux ports de Nogent-sur-Seine aux bateaux de classe Va (2 500 t), selon le tracé en annexe, c'est-à-dire le scénario 3 présenté au débat, comme scénario à approfondir.

A l'issue de cette phase, d'au plus un an, d'études et de concertation de prendre la décision de lancer les autres études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Article 2

Dans le cadre de cette étape préliminaire:

- 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, sera engagée avec Seine Grands lacs et en concertation avec le territoire.
- D'associer, pour les réflexions et études sur le projet de mise à grand gabarit de la Petite Seine, les acteurs concernés notamment sur les thèmes suivants, en veillant à préciser leur conséquence en termes de coût :
 - **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.

Article 3

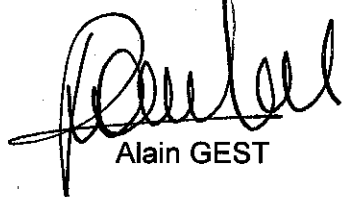
L'établissement sollicitera de la Commission nationale du débat public la nomination d'un garant, qui pourra être, dans le cas d'une poursuite du projet porté par Seine Grands Lacs et sous réserve d'accord de cet établissement, commun aux deux projets, afin de garantir aux acteurs du territoire et au 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.

Article 4

La coordination avec les institutions portant des projets sur le secteur, notamment Seine Grands lacs et Ports de Paris, sera également poursuivie.

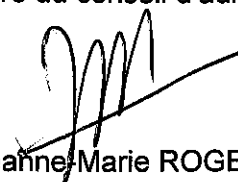
L'établissement proposera la réactivation des comités (comité de pilotage et comité technique) des projets d'aménagement de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et dans le secteur de la Bassée, pilotés par le Préfet coordonnateur de bassin Seine-Normandie. Ces comités pourraient associer les services de l'Etat, les institutions en coordination, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les industriels et les professionnels de la batellerie ainsi que les associations, notamment de protection de l'environnement.

Le président du conseil d'administration



Alain GEST

La secrétaire du conseil d'administration



Jeanne-Marie ROGER

Annexe 1 : Références sur la base desquelles seront poursuivies les études

