

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine : la position du groupe EELV du Conseil Régional de Champagne-Ardenne

Le Conseil Régional de Champagne-Ardenne est appelé à émettre un avis sur le projet de mise à grand gabarit du canal entre Bray-sur-Seine (Seine et Marne) et Nogent-sur-Seine. Voies Navigables de France (VNF) est le Maître d'Ouvrage, et a rédigé un dossier de présentation exhaustive (DMO) de son projet soumis à la CNDP (Commission Nationale du Débat Public), qui l'a considéré comme "suffisamment complet", lors de sa séance du 5 octobre 2011. Pour ce faire, Raymond Joannes, Roland Daverdon et Yves Fournier ont été entendus par des responsables de la CNDP.

Le débat public a été ouvert le 2 novembre 2011, et sera clos le 17 février. Un dizaine de réunions publiques ont été organisées sur le périmètre concerné. Des spécialistes extérieurs pourront être sollicités pour éclairer les échanges ou approfondir certains aspects du projet.

A l'issue de la phase de débat public, la CNDP disposera de deux mois pour rendre public son avis. Dans les trois mois suivants, VNF devra indiquer les suites données au projet.

A) LE PROJET :

Deux débats sont organisés autour de futurs aménagements de la Seine :

- 1) celui de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Cette zone est reconnue comme un espace naturel doté d'une qualité paysagère exceptionnelle, constituant un réservoir très riche en matière de biodiversité, malgré des activités économiques importantes (activités de logistique, gravières, agriculture...), sans oublier le tourisme.
- 2) celui de l'aménagement des casiers de la Bassée, visant à la lutte contre les inondations en Ile-de-France, en cas de crues conjuguées de la Seine et de l'Yonne.

Votre avis est sollicité uniquement au sujet du premier point. Le projet de grand gabarit du bassin de la Seine, entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine doit permettre le passage des bateaux de plus de 1 000 tonnes. Le développement de ce réseau donnerait à terme un accès aux ports du Havre et de Rouen et à la liaison Seine-Nord Europe, contre laquelle les élus EELV de Picardie se sont très fortement mobilisés. Il est inscrit au Schéma National des Infrastructures de Transport.

Ce projet correspond au prolongement de travaux effectués dans les années 1970, entre Montereau-Fault-Yonne et l'écluse de la Grande Bassée. En 1980, la mise à grand gabarit aujourd'hui envisagée avait été soumise à enquête publique, mais la mobilisation de la population et des associations environnementalistes avait réussi à faire échec à la réalisation de ce projet.

Cinq scénarios sont soumis au débat. Ils portent sur des caractéristiques différentes de bateaux ou de convois poussés, ainsi qu'une alternative ferroviaire. Suivant le scénario retenu, le projet de VNF peut avoir des impacts plus ou moins significatifs sur la zone humide de la Bassée qui est un milieu riche et complexe, tant sur le plan de l'hydraulique que sur celui de la biodiversité. Les deux premiers scénarios réhabilitent le canal de Beaulieu tandis que les trois autres prévoient la construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. L'ensemble des scénarios prévoit des rectifications de berges et

l'approfondissement du chenal de navigation de la Seine, afin d'adoucir les courbes et faciliter le passage des différents méandres.

Le projet d'une mise au gabarit permettant la circulation de bateaux de 3000 tonnes (scénario 4) a été écarté par VNF, étant donné sa incompatibilité avec la circulation dans Paris, et plus particulièrement dans le passage entre l'île de la Cité et l'île Saint-Louis.

Voies navigables de France a privilégié le scénario 3 qui comprend la construction d'un canal nouveau à grand gabarit de 10 km de long (entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine) et d'une soixantaine de mètres de large, ainsi que l'aménagement de la Seine en aval.

Il serait destiné à accueillir des bateaux de 2 500 tonnes et générerait un trafic fluvial plus important. Ce scénario a pour objectif de favoriser principalement le développement du port de Nogent-sur-Seine en permettant notamment aux industries champardennaises de trouver un débouché plus proche et d'éviter ainsi l'utilisation de ports plus éloignés tels que Bray-sur-Seine ou Montereau-Fault-Yonne. Le port de Nogent-sur-Seine cherche également à développer une plateforme multimodale de transbordement de conteneurs. De même, l'export des granulats et de l'industrie céréalière, qui se fait actuellement majoritairement depuis Bray-sur-Seine en raison du gabarit insuffisant de la Seine en amont, se ferait depuis Nogent-sur-Seine.

B) L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE :

Saisie par VNF, l'Autorité Environnementale (AE) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a rendu une contribution au débat, délibérée lors de sa séance du 9 novembre 2011.

Généralités :

Il est demandé à VNF, compte-tenu de « flux dissymétriques » et d'un trafic relativement faible (malgré une croissance de 10% par an depuis une dizaine d'années), de préciser « les impacts de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe » sur le projet Bray-Nogent, ainsi que « les conséquences de ces perspectives pour les classes de bateaux à privilégier », compte-tenu « d'une flotte qui a vocation à fusionner avec l'actuelle flotte Rhin », et « du verrou que représentent les îles dans Paris », en tenant en compte de l'ensemble des contraintes de circulation, et pas seulement sur le gabarit, mais sur l'ensemble des contraintes induites par le RPP (règlement particulier de police), qui donne, par exemple, priorité aux bateaux-mouche.

L'avis demande également que VNF explicite sa stratégie concernant l'amont du port de Nogent, et notamment l'ouverture vers le canal Seine-Nord Europe, qui dépend des besoins d'un marché mondial, et très peu de données locales, ou des ambitions de Voies Navigables de France. Tout en rappelant que les tonnages de matériaux issus des gravières dépendront de la vitesse d'exploitation des gisements, qui sont, au demeurant, épuisables. Ces questions interpellent sur l'intérêt économique d'un projet, qui, au surplus, sera amené à faire doublon à la voie ferrée Flamboin-Montereau, rouverte pour desservir les gravières.

La gestion de la ressource en eau :

L'AE note que le comité de pilotage qui a présidé au suivi des études sur la modélisation hydraulique n'en a pas contesté la pertinence, mais qu'il faudrait tenir compte de l'expérience de l'aménagement en aval, entre Marolles et La Grande Bosse. L'AE souligne l'exigence d'une étude contradictoire sur les caractéristiques du projet, ainsi que sur la possibilité d'inscrire cet équipement au SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux). Dans ce cas-là, « la conformité du projet aux dispositions du SDAGE devra être établie », tout comme avec la directive-cadre sur l'eau, d'ailleurs.

Les effets induits découlant d'une inévitable modification de la ligne d'eau tant au niveau des eaux superficielles que de la « nappe alluviale » requièrent, selon l'avis, une attention particulière, et, le cas échéant, il serait nécessaire de réduire les impacts via une réalimentation de la Petite Seine, ce qui serait très impactant au regard de projet de réserve naturelle nationale (RNN) de la Bassée de l'Aube.

L'Autorité environnementale s'interroge, concernant les scénarii 3, 4 et 5, sur la remise en cause de l'approvisionnement en eau de la centrale de Nogent, puisqu'il est prévu d'utiliser les casiers créés lors de sa construction. De plus, « *compte-tenu des enjeux majeurs du prélèvement d'eau en nappe et en rivière, notamment des deux grandes prises d'eau du CNPE de Nogent-sur-Seine (130 millions de m³/an) et de la Ville de Paris (11 millions de m³/an), l'AE recommande que l'étude d'impact apporte toute garantie sur les conséquences de l'aménagement retenu sur l'approvisionnement en situation d'étiage* ».

Les impacts sur la biodiversité :

Comme l'indique l'avis de l'AE, « *les impacts sur la biodiversité découleront à la fois des travaux eux-mêmes qui détruiront une quantité plus ou moins importante d'écosystèmes terrestres et aquatiques (habitat naturel ou habitat d'espèces) intéressants, mais aussi très largement des effets indirects du projet qui peuvent affecter la fonctionnalité écologique de surfaces non touchées par les travaux, notamment par la modification du régime d'inondation et des niveaux d'eau* »

Contrairement à VNF, qui estime, dans le dossier du maître d'ouvrage, que les impacts environnementaux seraient « *mesurés et compensables* » dans le scénario 3 (privilegié par l'opérateur), l'Autorité Environnementale considère, pour sa part, que « *les impacts directs du scénario 5 et, dans une moindre mesure, du scénario 3 sont particulièrement élevés, sans que des mesures réductrices ou compensatoires ne se dessinent à la hauteur de ces impacts* ».

Ainsi, le projet est susceptible, eu égard au trafic de grosses embarcations, d'augmenter l'érosion des berges, dont le remodelage serait destructeur des espaces boisés ou buissonnants de la rive (ripisylve), et de l'habitat du martin-pêcheur d'Europe, qui y a son habitat. Rappelons que cette espèce est inscrite à l'annexe 1 de la directive Oiseaux de 1979.

L'installation d'activités nouvelles, découlant d'une augmentation de la fréquentation du canal, entraînerait la destruction de milieux humides (prairies humides, ourlets humides, noues), une artificialisation accrue, et une interruption de la continuité écologique, alors même que la Région Champagne-Ardenne travaille à restaurer cette continuité. L'ensemble de ces effets est susceptible de remettre en cause les sites Natura 2000.

De plus, le bilan socio-économique ignore totalement la valeur économique de la biodiversité, alors même qu'il donne un poids très important à d'autres critères, comme les gains ou pertes de temps.

Enfin, l'étude d'impact ne tient pas compte des prélèvements et rejets irréguliers ou accidentels dans la rivière, ni même des risques de pollution accidentelle qui augmentent nécessairement à due proportion du trafic induit.

C) UN PROJET TRES IMPACTANT AU PLAN ENVIRONNEMENTAL, ET A L'IMPACT ECONOMIQUE ALEATOIRE

Au plan environnemental

La Bassée, Réserve Naturelle Nationale depuis 2002, est la dernière zone naturelle « relativement sauvage » (selon l'INPN) de la moyenne vallée de la Seine, et une zone humide d'intérêt européen. Les associations environnementales, et les experts soulignent l'irréversibilité des impacts du projet de Canal Grand Gabarit en matière de biodiversité, dans une des rares grandes zones humides françaises.

Dans cette réserve naturelle, sont inventoriées 614 espèces de plantes ont été recensées, dont certaines sont très rares et protégées à l'échelle nationale, telle que la Vigne sauvage, l'Orme lisse ou le Peuplier noir, la Violette élevée, l'Ail anguleux, etc. Les zones humides sont connues pour abriter et assurer la survie de près de 60% de la faune de France. 159 espèces d'oiseaux sont répertoriées comme le Milan noir, le Martin-pêcheur, la Pie-grièche écorcheur ou encore le Pic noir inscrits à l'Annexe I de la Directive Oiseaux. Une espèce de papillons est inscrite à l'Annexe II de la directive Habitats (le Cuivré des marais), tout comme le Vertigodes Moulins, une espèce d'escargots.

Faute de conserver à l'identique les mouvements hydrauliques, et comme le soulignent les rapports, l'habitat naturel exceptionnel que constituent les ripisylves disparaîtra au profit d'une forêt dépourvue de son caractère unique à l'origine de son identité territoriale. Ce ne sont pas seulement les boisements qui sont menacés par ces aménagements fluviaux. De nombreux autres habitats, telles que les prairies humides, les roselières, dépendent d'un fort taux d'humidité du sol et donc de la capacité du fleuve à approvisionner la nappe alluviale en eau. Ces milieux ouverts sont très sensibles à une variation du niveau hydrique et seront les premiers concernés en cas d'assèchement ou de drainage des territoires environnants. En effet, contrairement aux arbres, les plantes herbacées possèdent souvent des racines peu profondes et sont donc tributaires de la disponibilité en

eau dans les couches superficielles du sol. Les inondations par remontée de nappe provoquent une asphyxie racinaire et sont donc à l'origine d'une flore particulière, typique des zones humides. Cette flore dite hygrophile contient des espèces devenues de plus en plus rares dont de nombreuses sont protégées.

C'est pourquoi, un rabattement de la nappe alluviale ou un abaissement du niveau de la Seine, aussi faible soit-il, engendrera à court terme une disparition des plantes hygrophiles ainsi que le cortège de la faune qui lui est associé. A titre d'exemple, la réserve naturelle a été exposée aux conséquences de travaux de

restauration d'écluses sur la Seine en automne 2010. La hauteur de la ligne d'eau avait été baissée d'1,5 m sur le bief de Jaulnes entraînant l'assèchement, au bout de 3 semaines, d'une mare et d'un étang de la réserve, situés à une dizaine de mètres de la Seine. La végétation aquatique a été décimée ainsi que les populations de poissons. Suite à l'intervention de la réserve, les travaux ont été abrégés. Cette expérience prouve donc que les échanges sont bien effectifs entre la nappe phréatique et la Seine et qu'il existe un temps de latence entre les modifications du niveau de la Seine et la réaction de la nappe phréatique.

Par expérience, d'autres régions de France subissent actuellement un fort déficit d'eau et le niveau des voies navigables de ces régions est insuffisant pour autoriser le trafic fluvial à tonnage normal. Avec le réchauffement climatique, il est possible que ce phénomène s'accroisse dans les années à venir, obligeant les lacs réservoirs à lâcher plus d'eau.

Les interactions hydrauliques et hydrogéologiques entre les trois compartiments écologiques que sont le fleuve, la nappe alluviale et les écosystèmes terrestres sont cruciales et assurent la pérennité des habitats remarquables de la Bassée.

De plus, comme le souligne l'Association Nature du Nogentais, « *Aucune mesure compensatoire ne peut corriger les aspects destructeurs d'un tel projet sur les zones humides. De nombreux exemples ont montré qu'il est toujours plus coûteux (et pas toujours possible) de restaurer une zone humide après sa destruction et d'en assurer la préservation à long terme* ».

Au plan économique et financier

Le coût estimé du scénario 3, le plus valorisé par VNF est évalué à ce jour à hauteur de 214 M€ HT, sans surcoûts, ni actualisation due aux délais. La Région Champagne-Ardenne, qui a participé au financement de cette étude au titre du Contrat de Projets Etat-Région, serait évidemment amenée à participer au financement, si le projet devait être réalisé.

La valorisation économique des apports de la biodiversité n'est pas prise en compte dans le DMO, tout comme n'est pas prise en compte la dégradation de l'intérêt touristique liée à l'augmentation de l'artificialisation des sols, l'industrialisation de la zone, et le passage d'embarcation à gros gabarit à un rythme (espéré par VNF) démultiplié. Rappelons que les projets touristiques et éco-touristiques, au cœur des politiques régionales, sont très générateurs d'emplois.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne, dans un cahier d'acteurs (explicitant son avis défavorable) remis à la CNDP, estime que l'intérêt économique est, tout au plus, très limité pour ce département, puisque le projet aurait pour effet de déplacer des flux de Bray-sur-Seine et Montereau vers Nogent-sur-Seine.

Le même Conseil Général pointe du doigt le « des filières économiques peu durables » qui seraient renforcées par la mise à grand gabarit du canal : agrocarburants (alors même que la Cour des Comptes a remis en cause le caractère financièrement soutenable des mesures en faveur de cette filière), gravières et agriculture intensive (déjà très fortement remise en cause dans la zone, comme ayant un impact défavorable dans le cadre de la ZNIEFF).

D) LA POSITION DU GROUPE EUROPE ECOLOGIE LES VERTS

Il ressort de ces éléments que notre position ne peut valablement être favorable à ce dossier, parce que le rapport coût environnemental-bénéfices économiques escomptés nous semble être mauvais.

1 - D'une part, les conséquences économiques positives attendues et annoncées

Elles sont pour le moins aléatoires, et portent sur un modèle de développement que nous considérons dépassé, et, en tout cas, non durable. En effet, l'activité économique sur laquelle repose l'ensemble du projet est assise sur le trafic de produits agricoles et de matériaux de construction produits dans des gravières de la zone. Il a été indiqué, lors de la réunion du débat public qui s'est tenue à Troyes que les besoins en granulats constitueront « *la filière la plus importante sur le territoire avec l'exploitation de carrières de la Petite Seine et le développement de nouvelles carrières pour faire face aux besoins en augmentation en Ile-de-France, notamment avec la perspective du Grand Paris* ». Lors de notre réunion du 7 février à l'Hôtel de Région, le représentant de VNF nous a indiqué que l'activité « *de loin la plus importante* » était le transport de produits agricoles. Enfin, l'activité de « Mefro roues », spécialiste des essieux de grands camions, générerait 2.000 conteneurs.

Or, comme le souligne l'AE, le trafic des produits agricoles (céréales et produits phytosanitaires) dépend « *d'arbitrages des opérateurs en fonction du marché mondial, et à priori peu des variations dans la disponibilité physique locale* ».

Concernant les activités des gravières, et suite à une question posée par Patricia Andriot, il a été indiqué qu'elles disposeraient de capacités de production « *pendant 25 à 30 ans* », ce qui relève vraiment du court-terme. De plus, les installations de traitement de la Bassée sont à l'origine de la réouverture de la voie Flamboin-Montereau Fault Yonne.

Il nous a été également annoncé que le fret routier ne diminuerait pas sensiblement, mais que, grâce à ce projet, de nouvelles zones d'activité seraient sensibles de se créer. Outre la grande incertitude sur cette prévision, nous considérons qu'elle ne fait que conforter nos craintes sur les risques environnementaux majeurs et difficilement compensables.

De plus, ces nouvelles activités sont hautement susceptibles de mettre en cause une filière d'emplois à croissance très importante que constitue le tourisme dit « vert ».

Enfin, nous ne comprenons pas pourquoi les études socio-économiques n'ont nullement tenu compte des impacts prévisibles de la taxe sur les poids lourds (qui entrera en vigueur en 2013), combinée à l'augmentation de carburants sur le transfert modal de la route vers le fret ferroviaire, ni sur l'activité de Mefro Roues. Nous sommes également surpris des annonces faites en nombre de camions économisés, alors que VNF indiquait, lors du débat public de Montereau, être dans l'incapacité de chiffrer le nombre de bateaux supplémentaires que cela représente à l'horizon 2020, l'étude n'ayant pas été faite.

2 - D'autre part, des impacts environnementaux évidents et immédiats

Sans revenir sur les aspects développés plus haut, la Petite Seine constitue un véritable réservoir écologique et une zone « tampon » de stockage des crues de la Seine. Elle est caractérisée par une faune et une flore typiques et remarquables dont le rôle essentiel est indéniable.

De par leurs fonctions hydrologiques (soutien des débits d'étiage, écrêtement des crues, alimentation des nappes, épuration de l'eau...), elles contribuent à l'amélioration de la quantité et de la qualité de la ressource en eau.

Peut-on fermer les yeux sur un tel projet qui, sous prétexte d'amélioration de la fluidité du transport de marchandises, va avoir des effets destructeurs et irréversibles sur une zone humide d'importance nationale ? Le canal à grand gabarit risque de modifier le paysage, détruire des habitats et des espèces patrimoniales, altérer les services rendus par ces milieux et induire une augmentation d'activités elles-mêmes destructrices de zones humides.

D'ailleurs, comme cela a été souligné, le projet d'aménagement de la Bassée, deuxième débat public qui nous est soumis, est rendu nécessaire par les activités industrielles qui ont abimé la zone humide, qui, ainsi, ne peut plus parfaitement jouer son rôle.

Pour efficaces qu'ils soient en matière d'assèchement de zones humides ou à défaut d'être efficaces en matière de régulation et de pompage de l'eau, on a la certitude de l'efficacité de tels projets en matière de pompage et d'assèchement des finances des collectivités qui seront appelées à contribuer.

Patricia ANDRIOT