



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-
sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)**

**Dossier transmis au Conseil d'Etat dans le cadre
de la procédure pour la déclaration d'utilité
publique du projet**

**2. Projet de Décret de
déclaration d'utilité publique**

**Annexe 2 Exposé des motifs et
considérations**

4 0 5 3 0 7

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

0 5 JUL. 2022

Le Rapporteur,

Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique des travaux et acquisitions foncières nécessaires à la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur les communes de Jaulnes, Melz-sur-Seine et Mouy-sur-Seine dans le département de la Seine-et-Marne et des communes de La Motte-Tilly, Le Mériot, Courceroy et Nogent-sur-Seine dans le département de l'Aube.

(Articles L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique)

Par acte du **xxx**, sont déclarés d'utilité publique les travaux et acquisitions foncières nécessaires à la mise à grand gabarit de la Seine, emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Jaulnes, Melz-sur-Seine et Mouy-sur-Seine dans le département de Seine-et-Marne (région Île-de-France) et La Motte-Tilly, Le Mériot, Courceroy et Nogent-sur-Seine dans le département de l'Aube (région Grand Est).

Le présent document est conforme aux dispositions de l'article L. 122-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « *l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant son utilité publique* ».

À cet égard il tient compte des éléments issus de la procédure préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

Il peut être pris connaissance des études déjà réalisées auprès de Voies Navigables de France (VNF), 18 quai d'Austerlitz 75013 Paris.

1. Présentation de l'opération

Le projet de mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine correspond aux objectifs prioritaires du Gouvernement en matière de mobilité et de report modal, ce projet s'inscrivant parmi ceux retenus dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, en vue d'une réalisation dans un horizon de dix ans. La programmation nationale des infrastructures prévoit ainsi une contribution de l'État au projet sur la période 2028-2032.

La Seine accueillant actuellement des péniches de gabarits différents selon les tronçons (entre 650 et 5 000 tonnes), le projet a pour objet d'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 28,5 kilomètres qui pourra être emprunté par des bateaux au gabarit Va-européen de 2 500 tonnes, 110 m de long, 11,40 m de large et 2,80 m d'enfoncement, du port de Nogent-sur-Seine au bassin parisien, et, de là, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord-Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du nord.

Pour cela, un canal à grand gabarit de 9,20 km environ sera créé entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine avec une porte de garde, une nouvelle écluse à Courceroy et des aires d'attente. La construction de trois nouveaux ponts permettra de rétablir les circulations routières. La Seine naviguée sera réaménagée entre Bazoches-lès-Bray et Villiers sur Seine (19,25 km environ), avec rescindement des berges (rectification des méandres), remplacement de l'écluse de Jaulnes, création d'une aire d'attente à Mouy-sur-Seine, création d'aires de virement à Mouy-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et remplacement du pont de Port Montain (commune de Noyen-sur-Seine). Deux cours d'eau (le Resson et le dernier méandre de la Vieille Seine) et la noue de l'Isles seront rétablis. Les déblais (2,25 millions de m³) seront partiellement utilisés pour combler le canal de Beaulieu, qui perdra sa fonction de canal et sera remis en état pour accueillir des compensations écologiques et paysagères. Les aménagements paysagers consisteront à valoriser le patrimoine existant.

2. Caractère d'utilité publique

Le projet a fait l'objet avant l'enquête publique d'une longue concertation avec le public, menée de 2011 à 2019 sous la forme d'un débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public.

Cinq scénarios, permettant la navigation fluviale de bateaux chargés de deux couches de conteneurs, ont été évalués du point de vue de la navigation et de leurs répercussions socio-économiques, environnementales et hydrauliques lors du débat public du projet. Le scénario 3, établissant une continuité à 2 500 tonnes tout au long du parcours, a été retenu. **Il permet d'éviter 27 000 camions et 4 700 tonnes d'émissions de CO₂ chaque année.**

a. Développement économique

Le projet a pour objectif principal le développement économique du sud-est de l'Île-de-France (Seine-et-Marne) et de l'Ouest de la région Grand Est (Aube). Il répond au besoin de pérennisation du mode fluvial sur ce secteur face à la disparition progressive des bateaux ayant des gabarits inférieurs ou égaux à 650 tonnes, pouvant actuellement circuler sur cet itinéraire.

En particulier, le territoire de la vallée de la Bassée est riche de nombreux atouts économiques tels que l'important gisement de granulats, la production sylvicole (peupleraie) et les terres agricoles (céréales et oléagineux). Il présente également un fort potentiel touristique autour de la voie fluviale, qui reste à valoriser.

Le projet est en conformité avec l'objectif national de report du transport de marchandises de la route vers le rail et la voie d'eau et s'intègre, en tant que projet majeur, dans les orientations politiques nationales et européennes. Il répond à la demande croissante de transport, par voie fluviale, de matériaux de construction, de produits agricoles et de conteneurs à destination de Paris, Rouen et Le Havre, offrant une alternative compétitive à la route et garantissant des conditions de navigation sûres, modernes et compétitives.

Il participe à la stratégie nationale portuaire, la majorité des transports s'effectuant entre Nogent-sur-Seine et les différents ports normands en ce qui concerne les céréales et les conteneurs notamment et entre la Seine-amont et l'Île-de-France pour les granulats. Il participe également à la désaturation du réseau routier francilien par report modal du transport de marchandises (baisse du trafic routier estimée d'environ 22 millions de kilomètres poids lourds en 2035 et 27 millions en 2050).

b. Lutte contre les émissions de gaz à effet de serre

Le projet répond aux principaux enjeux des transports européens consistant à limiter la densité du trafic routier, limiter la dépendance aux énergies fossiles et réduire les émissions de gaz à effet de serre, participant ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique. Il fait partie du projet européen Seine-Escaut (l'un des trente projets de transport prioritaires).

c. Prise en compte des risques liés au réchauffement climatique

Le projet prend en compte les risques potentiels liés au réchauffement climatique, notamment l'augmentation de l'intensité des pluies, les activités liées à l'eau et à son environnement :

La vallée de la Bassée qui permet une expansion des crues atténuant les risques d'inondation en Île-de-France, le patrimoine de biodiversité de son importante zone humide et la présence d'une des plus importantes réserves d'eau potable du bassin de la Seine, sont des enjeux très forts du projet.

d. Coût du projet et durée des travaux

Le coût total du projet est estimé à environ 343 millions d'euros TTC (valeur 2018), soit 15 millions d'euros en coût d'études déjà financés, et 328 millions d'euros en phase travaux, dont 125 millions d'euros financés par l'État, 125 millions d'euros par les collectivités locales (régions Île-de-France et Grand Est, départements de Seine-et-Marne et de l'Aube) et 78 millions d'euros par l'Union européenne.

La durée des travaux est estimée à 4 ans. Les travaux démarreront par le bief de la Grande Bosse et la navigation sera maintenue pendant la totalité du chantier, à l'exception de courtes périodes pour la réalisation de phases spécifiques (pont de Port Montain, raccordement du canal à Grand gabarit à la Seine à Nogent-sur-Seine).

3. Suites apportées au projet à l'issue de l'enquête

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été menée du 18 janvier 2021 au 18 février 2021, conformément au chapitre III du titre II du livre 1er du Code de l'environnement. Elle a porté sur l'utilité publique du projet d'aménagement lui-même, sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Jaulnes, Melz-sur-Seine et Mouy-sur-Seine (Seine-et-Marne) et des communes de La Motte-Tilly, Le Mériot, Courceroy et Nogent-sur-Seine (Aube).

Dans ses conclusions motivées en date du 02 avril 2021 la commission d'enquête a émis :

- un avis favorable assorti de trois recommandations pour la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions foncières ;
- un avis favorable sans réserve, ni recommandation à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des sept communes citées précédemment.

Pour la déclaration d'utilité publique des travaux et acquisitions foncières, la première recommandation est la suivante : « *Pour permettre la réalisation du projet, des parcelles devront être acquises ou passées sous contrat pour la réalisation des mesures compensatoires écologiques. Autant que possible, des contrats devront être privilégiés avec les propriétaires, plutôt que des expropriations* ».

Il n'est en aucun cas fait l'obligation à un expropriant d'indiquer avec précision, dès le stade de la déclaration d'utilité publique, les parcelles qui feront ensuite l'objet d'une expropriation. Cette précision interviendra au stade de l'enquête parcellaire.

A ce stade, la bande de DUP telle qu'elle a été définie par VNF dans le dossier d'enquête comprend l'ensemble des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux, ainsi qu'une bande tampon de 100 m de largeur par rapport à l'axe du projet, mais également celles qui sont nécessaires pour mener à bien la réalisation de la compensation des impacts sur les zones humides et la biodiversité.

Le maître d'ouvrage doit pouvoir garantir la réalisation et la pérennisation des mesures compensatoires nécessaires à l'atteinte de ses obligations réglementaires en les incluant dans la bande DUP. Cette inclusion dans la bande DUP ne signifie pas que VNF expropriera l'ensemble des propriétaires des parcelles concernées. VNF recherchera les meilleurs moyens adaptés aux attentes des propriétaires et au contexte local permettant de garantir la réalisation et le maintien des mesures compensatoires dans la durée.

Sans exclure la solution ultime de l'expropriation, la mise en œuvre des mesures compensatoires pourra s'effectuer selon différents moyens : servitude conventionnelle, instauration d'une obligation réelle environnementale, acquisition à l'amiable.

La seconde recommandation est la suivante : « *L'exécution des travaux imposera des difficultés aux communes, dans la mesure où seront empruntées des voies en agglomérations qui, pour certaines d'entre elles, pourront empiéter sur des zones touristiques. Ces contraintes seront à prendre en compte par le maître d'ouvrage* ».

Les travaux seront réalisés autant que possible par la voie d'eau, afin de limiter les créations ou modifications d'accès pour les travaux et afin de réduire la circulation des engins de chantier. En particulier, les terres excavées feront l'objet d'un premier transport par barge vers des zones de stockage temporaire et de regroupement à l'écart des agglomérations.

D'une manière générale, afin de ne pas perturber le quotidien des habitants, les voies d'accès qui seront réalisées pour les besoins du chantier éviteront la traversée des zones d'habitation ou d'activité.

La zone touristique de Bray-sur-Seine représente un enjeu important pour la population de Bray-sur-Seine. VNF, son maître d'œuvre et les entreprises de travaux prendront en compte cet enjeu lors de la définition des futurs accès au chantier.

L'accès au chantier depuis la zone touristique de Bray-Nogent ne sera rendu nécessaire que par les travaux de reprise des berges de la rive gauche de la Seine en amont de Bray-sur-Seine. Ces travaux consisteront en des travaux de terrassement, afin de mettre en place un remblai hydraulique en Seine et de compenser l'élargissement de la Seine sur la rive opposée. Les matériaux utilisés pour ces travaux proviendront en très grande majorité du projet, et principalement des terrassements réalisés sur l'autre berge. Ils seront donc majoritairement transportés par la voie fluviale. Ces travaux ne nécessiteront que très peu le passage de camions de transport de déblais dans la zone touristique. Les impacts liés à la circulation dans ce secteur seront ainsi très réduits.

En toute hypothèse, dans le cas où un accès routier devait être utilisé, cette utilisation sera définie en concertation avec la ville de Bray-sur-Seine afin d'arrêter les conditions d'accès (période de l'année, horaires, type de véhicules, moyens de signalisation...).

La troisième recommandation est la suivante : « *L'abaissement du niveau de la nappe est prévisible au sud du canal à grand gabarit et près du nouveau linéaire du Resson. Des mesures efficaces pour réduire cet impact devront être proposées dans le cadre de la future procédure d'autorisation environnementale* ».

Les résultats des simulations hydrogéologiques du projet montrent qu'il subsiste des abaissements de niveaux de l'ordre d'environ 40 cm au sud du canal à grand gabarit, dans des secteurs de parcelles agricoles et carrières de granulats et de 60 cm en basses eaux sur le nouveau linéaire du Resson. Ces abaissements n'entraîneront pas de baisse importante des niveaux des plans d'eau. Toutefois, VNF est pleinement conscient que ces impacts qui peuvent avoir des conséquences sur l'activité agricole ou les milieux naturels doivent encore être réduits. Aussi, des mesures réductrices supplémentaires seront étudiées lors des études postérieures à la DUP, afin d'être présentées dans le futur dossier de demande d'autorisation environnementale qui sera constitué notamment dans le cadre de la procédure loi sur l'eau.