

n° 005770-01

octobre 2008

## Aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



**CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT  
DURABLE**

**Rapport n° : 005770-01**

**AMENAGEMENT A GRAND GABARIT  
DE LA SEINE ENTRE  
BRAY SUR SEINE ET NOGENT SUR SEINE**

établi par

**Pierre Verdeaux**

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

**octobre 2008**

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Conseil général de l'environnement  
et du développement durable\***

**Le Vice-Président**

Référence CGEDD n° 005770-01 - Projet  
d'aménagement à grand gabarit de la Seine de  
Bray sur Seine à Nogent sur Seine

La Défense, le 25 novembre 2008

**Note**

à

Monsieur le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'écologie, de l'énergie,  
du développement durable  
et de l'aménagement du territoire

A l'attention de  
Monsieur le Secrétaire d'état aux transports

Par lettre en date du 26 mars 2008, le directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux demandait au Conseil Général des Ponts et Chaussées de désigner un membre du CGPC pour répondre à votre souhait de confier une mission d'analyse du projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray sur Seine et Nogent sur Seine. Cette mission fait suite à votre déplacement à Bray sur Seine le 9 octobre 2007 au cours duquel, vous avez reçu des propositions des élus locaux concernant cet aménagement.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par **M. Pierre Verdeaux** ingénieur général des ponts et chaussées.

Ce projet d'aménagement est ancien, puisqu'une enquête publique à été réalisée au cours des années 1980 sans qu'elle ne débouche sur une déclaration d'utilité publique du fait des oppositions liées en grande partie à l'impact écologique sur une zone très riche en biodiversité, dite de la Bassée et à l'impact hydraulique sur Paris. Ce projet était d'une conception identique aux aménagements réalisés une dizaine d'années auparavant en aval de Bray qui intégrait peu cette dimension écologique et d'impact hydraulique dans sa conception même. Malgré cette absence d'aménagement à grand gabarit de la Seine jusqu'à Nogent, le trafic fluvial s'est fortement développé au cours des dernières années, correspondant à un développement économique endogène du Provinois et de l'Aubois.

Ce rapport fait apparaître qu'il doit être possible de concevoir un projet d'aménagement de la petite Seine entre Bray et Nogent, sous réserve que l'ensemble des démarches de protection des milieux, de gestion hydraulique et de navigation soit coordonné. En fait il s'agit de faire un projet de développement durable de ce bassin fluvial, où la navigation fluviale au service du développement social et économique du Provinois et de l'Aubois a toute sa place. L'aménagement de la SEINE jusqu'à Nogent sur Seine permettant le passage de bateaux de type rhénan paraît répondre à ce développement équilibré et durable du territoire traversé et desservi par cette voie navigable. Ce choix est d'autant plus judicieux que la traversée de Paris

*\* Le CGEDD est issu de la réunion  
du conseil général des Ponts et Chaussées  
et de l'inspection générale de l'Environnement*

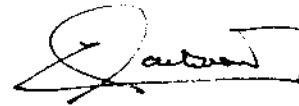
pour rejoindre les ports maritimes Du Havre et ultérieurement l'Europe du nord via Seine Nord ne peut se faire qu'avec des barges ou des bateaux qui respectent ce gabarit européen.

Du point de vue économique le rapport montre l'intérêt certain pour les bénéficiaires de cet aménagement, particulièrement pour les chargeurs. Compte tenu de ce bénéfice, il apparaît possible de créer un surpéage sur l'ensemble de la Seine à l'amont de Paris qui pourrait au cours des trente années à venir couvrir la moitié de l'investissement à réaliser ; le reste devant être à la charge de l'État qui s'engage sur l'aménagement de la plateforme de Nogent, VNF dans la limite de ses recettes sur le secteur et l'ensemble des collectivités concernés par le développement local autour de ce projet.

C'est dans cette perspective d'un aménagement durable que le rapport émet quatre type de propositions sur :

- la coordination de l'ensemble des démarches d'aménagement, de protection du bassin de la petite Seine et de la Bassée, actuellement menées parallèlement ;
- la maîtrise des études préalables permettant d'engager un débat public dès 2010 ;
- l'amélioration rapide des conditions actuelles d'exploitation et l'engagement des travaux complémentaires à l'aménagement à grand gabarit, inscrit ou susceptible de l'être dans des contrats de projets ;
- les pistes de financement possible.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf instruction contraire de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.



**Claude MARTINAND**

Diffusion du rapport n° 005770-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	1 ex
- le directeur des infrastructures de transport	1 ex
- le directeur des services de transport	1 ex
- le sous-directeur des ports et du transport fluvial	
- le sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires	1 ex
- le directeur général de voies navigable de france	1 ex
- le chef de service de navigation de la Seine, directrice interrégionale de VNF pour le bassin de la Seine	1 ex
- le vice-président du CGEDD	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	7 ex
- les secrétaires de section du CGEDD	1 ex
- l'auteur du rapport	1 ex
- archives CGEDD	1 ex

# Sommaire

<b>Résumé.....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>6</b>
Lettre de mission.....	6
Déroulement de la mission.....	6
Situation ayant justifié la mission.....	6
Plan du rapport.....	7
<b>1. Situation actuelle de la Seine entre Bray et Nogent (cf plans - annexes 3 &amp; 4).<b></b></b>	<b>8</b>
1.1. L'état physique de la voie navigable, sa capacité.....	8
1.2. L'exploitation de la voie navigable.....	10
1.3. Le trafic et les plateformes de chargement et déchargement.....	10
1.4. Les études et travaux engagés .....	12
1.5. Les préoccupations hydrauliques et écologiques importantes (cf cartes annexes 7 & 8).....	12
1.6. Les points limitant la navigation à l'aval de Bray sur Seine.....	14
<b>2. Projets et perspectives, leurs intérêts.....</b>	<b>16</b>
2.1. De quel gabarit d'aménagement parle-t-on ?.....	16
2.2. Une demande de trafic fluvial pré-existante, en grande partie.....	17
2.3. Des projets concrets de développement de plateformes à Nogent sur Seine et à Bray sur Seine .....	19
2.4. Un programme de travaux dont les coûts restent limités pour une homogénéisation de l'itinéraire et dont les estimations restent à préciser et à valider .....	22
2.5. Des intérêts socio-économiques indéniables en faveur d'une mise à grand gabarit de la petite Seine.....	23
2.6 Des impacts environnementaux qui pourraient être positifs.....	25
<b>3. Modalités possibles de poursuite de la démarche .....</b>	<b>26</b>
3.1. La nécessité d'un pilotage coordonné de l'ensemble des projets d'aménagement de la Bassée et de la petite Seine.....	27
3.2. La maîtrise d'un processus long, de façon à lancer un débat public en 2010 et à donner un signe tangible d'avancement à tous les acteurs qui investissent en perspective d'une voie fluviale performante entre Bray et Nogent.....	28
3.3. Le développement d'un plan d'action de VNF sur des études opérationnelles à mener et pour une amélioration des conditions d'exploitation de la petite Seine.....	29

3.4. Des pistes de financement possibles.....	<a href="#">30</a>
<b>Conclusion.....</b>	<b>34</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>36</b>
<b>Annexe 1. Lettre de mission .....</b>	<b><a href="#">37</a></b>
<b>Annexe 2. Liste des personnes rencontrées.....</b>	<b><a href="#">38</a></b>
<b>Annexe 3. Schéma de la Seine à l'amont de Paris.....</b>	<b><a href="#">44</a></b>
<b>Annexe 4. Schéma du gabarit des ouvrages de la petite Seine.....</b>	<b><a href="#">45</a></b>
<b>Annexe 5. Classification des gabarits de navigation européen.....</b>	<b><a href="#">46</a></b>
<b>Annexe 6. Définition des termes du profil en travers d'une voie navigable.....</b>	<b><a href="#">47</a></b>
<b>Annexe 7. Nature et paysages protégés en Ile de France.....</b>	<b><a href="#">48</a></b>
<b>Annexe 8. Zones réglementées autour de la petite Seine.....</b>	<b><a href="#">49</a></b>
<b>Annexe 9. Plan d'aménagement des plateformes de Nogent.....</b>	<b><a href="#">50</a></b>
<b>Annexe 10. Schéma d'aménagement de la plateforme de Bray.....</b>	<b><a href="#">51</a></b>
<b>Annexe 11. Glossaire des acronymes .....</b>	<b><a href="#">52</a></b>

## Résumé

Lors de son déplacement à Bray sur Seine le 9 octobre 2007, Monsieur Bussereau, secrétaire d'État aux transports, a reçu des propositions des élus locaux pour un aménagement à grand gabarit de la Seine de Bray sur Seine à Nogent sur Seine. Il a souhaité confier cette mission au Conseil Général de l'environnement et du développement durable. La mission consiste à évaluer l'intérêt économique du projet, son coût et les modalités possibles de financement, compte tenu des autres priorités identifiées de VNF.

Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique au début des années 1980, qui n'a pas été concrétisée par une déclaration d'utilité publique. De nombreuses oppositions étaient apparues, car ce projet conduisait à un abaissement important de la nappe de la zone humide de la Bassée, aujourd'hui en partie classée, et avait des impacts hydrauliques non négligeables sur les inondations provoquées par la Seine.

Une étude de faisabilité d'un aménagement à grand gabarit de la Seine est inscrite aux présents contrats de projets d'Ile-de-France et de Champagne Ardenne, sous maîtrise d'ouvrages de VNF qui les a partiellement démarrées.

Le projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine doit aujourd'hui correspondre à un projet de développement durable où il y a équilibre entre l'intérêt économique et social, la protection des habitats, voire leur restauration, l'alimentation en eaux et la limitation des risques d'inondation de la région parisienne. Le SDAGE actuellement en vigueur édicte, dans l'une de ses orientations, que la mise à grand gabarit de voies navigables devra être précédée des études globales nécessaires et de toutes mesures pour minimiser l'impact sur l'environnement.

Le rapporteur s'est appliqué à analyser les conditions de réalisation d'un tel projet et à suggérer les choix d'aménagement de la Seine de Bray à Nogent qui paraissent les plus équilibrés. Il a cherché à estimer la demande locale en terme économique pour les entreprises et pour le développement local du Provinois et de l'Aubois afin d'émettre un avis sur cet aménagement et de suggérer les conditions de poursuite.

Le trafic à l'amont de la dernière écluse à grand gabarit (la Grande Bosse) est d'environ trois millions de tonnes ; il apparaît clairement qu'il est susceptible de doubler à l'échéance de cinq ans, du fait du développement de l'extraction des graviers à l'amont de Paris, et de l'installation d'industries diverses dont les industries de transformation de céréales, ayant investi plus de 400 millions d'euros autour de Nogent. Ces industries désirent bénéficier de plateformes bien desservies par fer-voie navigable-autoroutes. Dans des conditions assez précaires, une ligne de desserte de conteneurs par voie fluviale s'est créée au départ de Nogent, vers Rouen et le Havre de part la volonté de quelques industriels. Plusieurs entreprises de l'Aube voient dans cette ligne une opportunité pour diminuer leur coût de logistique transport. De leur côté, les collectivités de Bray et de Nogent sont fortement impliquées dans l'investissement et la



gestion de plateformes, notamment à Nogent où l'État accompagne l'effort des collectivités à hauteur de 30%.

L'intérêt socio-économique d'un aménagement à grand gabarit de la Seine jusqu'à Nogent sur Seine semble, à priori, indéniable dans l'intérêt des milieux économiques qui y travaillent et qui y investissent. Ainsi, l'aménagement à grand gabarit de la section Bray-Nogent pour un coût de l'ordre de 150 M€ devrait entraîner une économie directe pour les chargeurs et transporteurs de 10 M€ par an. Cet intérêt est à compléter par l'effet induit du maintien et du développement socio-économique des territoires concernés par ces entreprises. A ces avantages économiques, il faut additionner les gains environnementaux liés à la diminution de rejet de gaz à effet de serre.

**Un aménagement de la Seine de Bray à Nogent au gabarit Va semble un choix équilibré pour le développement durable de ce territoire soumis à de multiples enjeux.** Néanmoins, il est indispensable d'aboutir rapidement à la conclusion des études préalables et globales sur les volets économiques, écologiques et hydraulique, en partie en cours dans le cadre des contrats de projets Ile de France et Champagne-Ardenne, et de coordonner toutes les démarches menées en parallèles qui s'engagent sur ce territoire avec pour chacune d'elle un engagement quasiment toujours des mêmes acteurs publics.

Les recommandations pour favoriser l'émergence d'un tel projet portent sur quatre points :

- 1- la nécessité d'un pilotage coordonné de l'ensemble des études et projets d'aménagement de la Bassée et de la petite Seine (projet de mise à grand gabarit, projet de retenue d'eau, réserve d'eau pour le bassin parisien, protections réglementaires et contractuelles d'espaces et d'espèces) qui pourrait-être confié au préfet de bassin Seine-Normandie ;
- 2- la maîtrise d'un processus long, qui comporte la réalisation d'études et des observations de terrains globales, de façon à lancer un débat public en 2010 pour permettre d'arbitrer très rapidement sur les choix qui en découleront et pour donner des signes tangibles sur l'avenir aux actuels et futurs investisseurs privés et publics qui attendent la mise à grand gabarit de la Seine de Bray à Nogent ;
- 3- le développement d'un plan d'action de VNF pour réaliser une série d'études opérationnelles de réalisation d'ouvrages nécessaires mais indépendants de la mise à grand gabarit et pour améliorer des conditions d'exploitation de cette section le plus tôt possible. Par ailleurs, il est proposé que le préfet de l'Aube soit chargé de trouver une solution financière à la suppression d'un ouvrage communal à Le Mériot qui limitent le tirant d'air en cas de hautes eaux en amont du canal de Beaulieu ;
- 4- les pistes de financement possibles. La proposition est tout d'abord d'inclure les investissements de reconstruction de l'écluse de Jaulnes (30 M€) dans la poursuite du programme de restauration des ouvrages de la voie d'eau à l'amont de Paris en limitant cette rénovation à l'existence d'une seule grande écluse par site et en confiant cette mission de négociation au préfet d'Ile-de-France. Le

financement du Barrage de Beaulieu est retenu au contrat de projet de Champagne-Ardenne. Pour les financements nécessaires à la mise à grand gabarit de toute la section, le rapporteur propose de faire participer les bénéficiaires des investissements, notamment par le biais de l'augmentation des péages qui pourrait couvrir la moitié de l'investissement, dans un cadre d'évolution de ceux-ci qui dépasse la seule problématique d'aménagement de la Seine de Bray sur Seine à Nogent sur Seine.

# Introduction

## Lettre de mission

Lors de son déplacement à Bray sur Seine le 9 octobre 2007, M. Bussereau, secrétaire d'État aux transports a reçu des propositions des élus locaux pour un aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray sur Seine et Nogent sur Seine. Il a souhaité confié au Conseil général des Ponts et Chaussées une mission d'analyse de ce projet.

La mission demandée consiste à évaluer l'intérêt économique du projet, son coût et les modalités possibles de financement compte tenu des autres priorités identifiées de VNF.

## Déroulement de la mission

La mission a consisté tout d'abord à prendre connaissance auprès de VNF et de sa direction interrégionale, de l'état de la navigation, du trafic, des conditions d'exploitation de la Seine et des caractéristiques de la voie navigable concernée ainsi que des projets d'aménagement de celle-ci.

Pour s'intégrer dans une démarche de développement durable, le rapporteur s'est appliqué à connaître l'environnement naturel, économique et social dans lequel est susceptible de se situer ce projet. Ainsi plusieurs réunions se sont déroulées avec les élus ou leurs représentants concernés des deux départements de Seine et Marne et de l'Aube, en présence des représentants de l'État dans les départements et de leurs administrations. Les chargeurs regroupés, en grande partie, dans l'association pour le développement du trafic fluvial de la Seine ainsi que certaines chambres consulaires ont été entendus. Par ailleurs, des contacts avec les administrations régionales en charge de l'écologie et des associations de protection des milieux naturels, permirent de cerner la sensibilité des espaces sur lesquels se situe le projet. Il traverse une zone, dite de la Bassée, remarquable à plusieurs titres. Comme l'écoulement de la Seine peut avoir une influence sur la dynamique des crues de l'agglomération parisienne, un contact avec l'IIRBS (institut interdépartemental des réservoirs et bassins de la Seine) a été pris.

## Situation ayant justifié la mission

La Seine à l'amont de Paris est composée, de l'aval à l'amont, de la haute Seine aménagée à grand gabarit<sup>1</sup> jusqu'à l'écluse de la grande Bosse. Plus à l'amont et particulièrement de Bray jusqu'à Nogent sur Seine elle a des capacités variables et plus limitées. La remontée jusqu'à Nogent ne permet aux bateaux de naviguer, réglementairement, qu'avec un enfoncement maximum de 2m, une longueur de 120m et une largeur de 8m. Le chargement des bateaux qui peuvent atteindre Nogent ne peut guère dépasser 700 tonnes.

Malgré ces limites, les collectivités locales, du pays Provinois (ville de Bray et communauté de communes), et de Nogent sont fortement impliquées dans la gestion de plateformes. Bray est concessionnaire du port autonome de Paris pour le port situé sur

---

<sup>1</sup>classe VI selon la circulaire N° 76-38 – port en lourd de 3 à 5000 tonnes ; circulaire abrogée partiellement par N° 95-85 du 6 novembre 95, pour être conforme aux recommandations de la CEMT (conférence européenne des ministres des transports) de 1992.

son territoire. Sa communauté de communes dispose d'un projet d'aménagement d'une nouvelle plateforme sur un espace de 45 hectares (cf plan annexe 10). La ville de Nogent a pris, au titre de la loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, notamment son article 17<sup>2</sup>, le pouvoir concédant d'un nouveau port. Une première tranche de travaux pour l'aménagement d'une dizaine d'hectares, pour un coût de 12 M€, est en cours de lancement (cf plan annexe 9). La ville a bénéficié de multiples financements d'un contrat de site et du contrat de projet de Champagne-Ardenne. Le milieu professionnel local s'est regroupé dans une association de promotion du trafic fluvial sur la Seine. Trois entreprises<sup>3</sup> ont investi plus de 400 M€ en se localisant ou en élargissant leurs implantations à proximité de la voie fluviale et ferroviaire de Nogent au cours des cinq dernières années.

C'est dans ce contexte que les élus concernés, particulièrement du Provinois et de Nogent, accompagnés des milieux économiques du bassin de la petite Seine et plus largement de l'Aube, ont demandé à monsieur le secrétaire d'État en charge des transports de bien vouloir diligenter une mission d'expertise de l'aménagement à grand gabarit de 3000 tonnes entre Bray sur Seine et Nogent sur Seine pour accompagner leurs propres investissements et le développement économique qu'ils suscitent.

Ce projet de grand gabarit est ancien. Il fut soumis à enquête publique dans les années 1980, mais la DUP n'a jamais été entérinée. Il était d'une conception identique aux aménagements de la Seine à grand gabarit réalisés une dizaine d'années auparavant entre Paris et la Grande Bosse. De nombreuses oppositions se sont fait jour, car ce projet conduisait à un abaissement important de la nappe dans la zone humide de la Bassée et avait des impacts hydrauliques non négligeables sur les inondations provoquées par la Seine.

## **Plan du rapport**

Le premier constat est qu'il n'y a pas véritablement un nouveau projet d'aménagement à grand gabarit de Bray à Nogent mais une série de projets et d'études à des stades d'avancement variables, qui concernent la «petite Seine» de Montereau à Nogent. Toutefois, il existe une dynamique de développement de plateformes, particulièrement autour de Nogent sur Seine et de Bray et d'évolution du trafic de la part de chargeurs de différents secteurs économiques.

Ainsi, ce rapport dresse dans une première partie, un bilan de l'état des lieux. Dans une seconde partie, le rapporteur s'est attaché à évaluer les perspectives économiques et les travaux d'aménagement susceptibles d'être conduits, pour conclure sur l'intérêt ou non d'une mise à grand gabarit de la petite Seine dans une perspective de développement durable. En effet un tel projet doit intégrer les logiques de protection de la biodiversité et d'impact contre les risques d'inondation. La troisième partie suggère les modalités indispensables de poursuite des démarches pour ne pas briser la dynamique engagée par les acteurs locaux<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> Et du décret 2005-992 du 16 août 2005 relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'État, des collectivités territoriales et de leur groupement.

<sup>3</sup> Usine de diester du groupe SAIPOL ; malterie du groupe Soufflet ; Papeterie Emin Leydier

# 1. Situation actuelle de la Seine entre Bray et Nogent (cf plans - annexes 3 & 4)

La Seine, de son embouchure à la mer jusqu'à Marcilly (ville située en amont de Nogent sur Seine), fait partie du réseau d'intérêt national dont la propriété ne peut être transférée aux collectivités territoriales, en application du décret 2005-992 du 16 août 2005. Au titre du schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN) élaboré par VNF en application du contrat d'objectif ETAT-VNF 2005-2008, la Seine, jusqu'à et y compris Nogent sur Seine, est dans les voies de catégorie 1, dites voies navigables à grand gabarit.

A l'amont de la haute-Seine, la «Petite Seine» constitue la section 301 des voies navigables de Montereau à Nogent. Son lit majeur traverse la vallée de «La Bassée» dont l'intérêt environnemental est particulièrement reconnu. Il est également le lieu d'un projet important de restauration de son caractère inondable pour renforcer la protection de l'agglomération parisienne contre les inondations. L'itinéraire concerné long, de 47 km, est jalonné par 6 barrages de navigation (Marolles, La Grande Bosse, Jaulnes, Vezoult situés en Seine et Marne et Beaulieu, le Livon situés dans l'Aube à l'amont de Nogent) et comporte également un canal, le canal de Beaulieu long d'environ 10 km (cf. plan annexe 2 «Petite-Seine, section Bray-Nogent»). Le champ d'investigation de la présente mission exclut les ouvrages de Marolles et de la Grande Bosse qui furent reconstruits dans les années 80 et 90. La ville et le port de Bray se situent en amont de la Grande Bosse.

## 1.1. L'état physique de la voie navigable, sa capacité

La Seine à l'amont de Paris est composée, de l'aval à l'amont, de la haute Seine aménagée à grand gabarit (classe VI selon la circulaire N° 76-38 – enfoncement de 2m80, longueur des convois de 180m et largeur autorisée de 11m40) jusqu'à l'écluse de la grande Bosse.

Au delà de cette écluse, la Seine navigable jusqu'à Nogent ne correspond à aucun gabarit standardisé. D'aval en amont depuis l'écluse de la Grande Bosse, la situation est la suivante (cf plan annexe 4) :

- entre les écluses de la Grande Bosse et de Jaulnes, le gabarit est de fait du type VI (circulaire française de 1976), mais sans garantie de VNF, qui ne l'affiche pas comme tel. Les convois de 180 mètres ont des difficultés pour se croiser et sont dans l'obligation d'effectuer plusieurs manœuvres dans certaines courbes. Par contre, le chenal navigable semble correctement entretenu, bien que le mouillage affiché par VNF soit de 2m60, les transporteurs passent de fait, avec

---

<sup>4</sup> Dans ce rapport, la référence aux gabarits peuvent paraître complexe. Le rédacteur se réfère à une circulaire française de 1976 pour les écluses et des recommandations du comité européen des ministres des transports de 1992 qui correspond actuellement à la classification pour la navigation européenne.

un enfoncement pouvant atteindre 2m80 jusqu'à l'écluse de Jaulnes sans grande difficulté. Ainsi le port de Bray avec le projet d'aménagement d'un nouveau port par la communauté de communes pourraient être desservis sans difficultés majeures par des bateaux pouvant charger jusqu'à 2000, voir 2500 tonnes avec toutefois un problème lié à l'absence de zones de retournement qui amène les transporteurs à limiter la longueur des bateaux qui chargent à Bray à 80 mètres (donc la capacité de transport à environ 1200 à 1500 tonnes pour les matériaux les plus denses).

- Ensuite en remontant la Seine, la voie navigable est limitée par l'écluse de Jaulnes qui limite le passage des bateaux de 120 mètres de long, de 2m20 d'enfoncement et de 10m40 de large. Le barrage jouxtant cette écluse a été reconstruit en 2003-2004 au titre du CPER Ile de France. Le projet de reconstruction de l'écluse a été, à ce moment, différé sans qu'il soit ré-intégré dans le contrat de projet suivant. De ce fait, le gabarit des bateaux susceptibles de remonter la section est limité à 1000 tonnes à partir de l'écluse de Jaulnes jusqu'au canal de Beaulieu. Entre cette écluse et le canal de Beaulieu, les bateaux peuvent, certes avec difficulté, pousser une barge et ainsi transporter 1500 tonnes de fret, mais cette capacité n'a que peu d'intérêt.
- Les travaux d'entretien du chenal amont à cette écluse sont calés sur ce gabarit de mouillage. Il est de fait de 2m50<sup>5</sup>. Dans la section courante entre l'écluse de Jaulnes et le canal de Beaulieu, le Barrage-écluse du Vezoult a été reconstruit en 1992 aux dimensions permettant le passage de convois de 180m de long, 11m40 de large et 2m80 d'enfoncement.
- Le canal de Beaulieu a des dimensions qui limitent la largeur réglementaire des bateaux à 8m. Il est long de 10 km et il désenclave Nogent. Il a fait l'objet de restaurations en 2001. VNF donne des dérogations aux porte-conteneurs de 9m40 de large pour utiliser ce canal et desservir le port de Nogent. Compte tenu de l'effet de piston dans le canal, la vitesse de navigation de ces bateaux est de 3 Km/H dans le canal, ce qui limite fortement sa capacité<sup>6</sup>. Ce canal comporte trois écluses. Elles sont situées à chaque extrémité du canal (Beaulieu et Villiers). Une autre écluse est localisée au centre du canal (Melt). Leur gabarit correspond au gabarit de la section courante du canal avec une contrainte complémentaire pour l'écluse aval qui n'offre qu'un mouillage de 2m20. Le plan d'eau est tenu en amont par le barrage de Beaulieu dont la reconstruction est inscrite au présent contrat de projet Champagne-Ardenne. Le canal de Beaulieu, sauf dérogation, ne permet le chargement ou déchargement du port de Nogent que pour des bateaux de 6 à 700 tonnes.

Dans les années 1980, la substitution du canal de Beaulieu par un canal à grand gabarit a été préfigurée par la constitution d'une série de casiers lors de l'extraction de granulats nécessaires à la construction de la centrale nucléaire de

---

<sup>5</sup> VNF garantie depuis le 1er janvier 2008 un mouillage de 2m40, soit un enfoncement maxi pour les bateaux de l'ordre de 2m10/2m20, sans risque de racler les fonds

<sup>6</sup> La navigation dans ce canal ne peut, bien entendu, se faire qu'à sens unique.

Nogent. Depuis lors, la nature a repris ses droits sur et autour de ces casiers qui abritent une flore et une faune particulières.

Quant au tirant d'air, il est de 5m25 dans la section canalisée sauf au droit de l'écluse de Beaulieu dont la voie portée est un chemin communal de Le Mériot. La reconstruction de cette passerelle avait été inscrite au précédent CPER mais elle ne fut pas réalisée. Elle est limitante en cas de hautes eaux de la Seine en amont. Au cours du dernier trimestre 2007 et du premier de 2008, les porte-conteneurs chargés de deux couches, en partie vide, et les plus gros bateaux qui naviguent à vide n'ont pu transiter par cette écluse pendant trois mois. Dans les sections courantes de la Seine, soumises aux variations de niveaux, certains ouvrages restent limitants.<sup>7</sup> Un autre pont sur le canal à Mériot a été l'objet d'un accident avec un porte conteneurs en 2004. La cause explicite de cet accident, d'après le rapport du BEA-TT, est le non respect des limites de gabarit autorisées par le transporteur.

## **1.2. L'exploitation de la voie navigable**

Les conditions d'exploitation de la Seine à l'amont de Paris sont réduites au regard des engagements de VNF inscrits dans son schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEV). Ce dernier intègre la Seine à l'amont de Paris (Port à l'Anglais) jusqu'à Nogent dans la classe 1b qui prévoit une ouverture de la voie de 14 à 18 heures par jour à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2008.

De fait, l'exploitation sur la section Bray-Nogent est au maximum de 11 heures dont 9 seulement en navigation libre les jours ouvrables. Cette situation est justifiée par la direction régionale de VNF, par l'organisation et la limitation du nombre d'agents d'exploitation affectés à cette section de voie navigable. Elle rend très tendues les conditions actuelles de navigation. La navigation sur le canal de Beaulieu dispose de la même amplitude horaire ; comme il fonctionne à sens unique, les bateaux doivent se programmer en permanence, ce qui renforce les difficultés d'accessibilité pour la desserte du port de Nogent.

Aucune perspective d'amélioration des conditions d'exploitation de la Seine à l'amont de Paris n'est affichée par VNF.

## **1.3. Le trafic et les plateformes de chargement et déchargement**

Le volume de chargement, déchargement sur la petite Seine est de l'ordre de trois millions de tonnes. Pour les trois quart, il concerne des granulats et pour un quart ce sont des produits de la filière agricole (céréales, produits agricoles traités comme le malt, engrais...). Les conditions de navigation entraînent pour une grande partie de ce trafic (environ 1,5M tonnes de granulats et 500.000 tonnes de produits liés à la filière

---

<sup>7</sup> La direction régionale de VNF estime que certains ponts sur la Seine à l'aval du canal de Beaulieu ne respectent pas le tirant d'air défini dans la circulaire de 1995 ; cette différence semble porter sur moins de 10cm Les transporteurs et les chargeurs n'ont pas émis d'observations sur ce point.

agricole) un brouettage pour atteindre les points de chargement les plus favorables sur la voie d'eau en aval du canal de Beaulieu ou en aval de l'écluse de Jaulnes. Le surcoût de ce brouettage est estimé par les professionnels entre 2 et 3 € la tonne.

Depuis deux ans, les taux d'accroissement du trafic sont considérables puisqu'ils atteignent 25% pour les granulats et 50% pour les produits agricoles et leurs dérivés. Il y a un déséquilibre certain entre déchargement et chargement. Ces derniers représentent plus de 80% de l'activité. Cette situation ne paraît pas trop pénalisante, au dire des transporteurs et des chargeurs, pour le coût de transport, car une majorité de bateaux navigue à vide uniquement sur un trajet correspondant à une journée de navigation (Genevilliers ou limite amont de Paris - la petite Seine). En effet, sur la liaison le Havre/Rouen - Bray/Nogent, il y a un trafic de cabotage qui assure un équilibre des coûts du transport fluvial.

Le trafic de conteneurs a pris un essor indéniable à partir de la plateforme de Nogent sur Seine malgré les contraintes de navigation qui lui sont imposées. Il est de l'ordre de 8000 EVP par an, pour moitié chargés de produits issus de la filière agricole, et pour moitié de produits manufacturés. Les conteneurs pleins sont essentiellement destinés à l'exportation. Il existe donc un déséquilibre vide/plein qui se réduit par l'importation de matière première pour certaines industries (ex. gomme pour la fabrication des pneus).

Deux plateformes publiques préexistent à Nogent (concession VNF à la CCI de l'Aube) et à Bray (concession du port autonome de Paris à la ville de Bray). Le trafic qui transite par celle-ci est faible (160.000 tonnes chacune) au regard du trafic engendré par les plateformes privées.

À Nogent la plateforme publique est étroitement imbriquée avec les installations du groupe Soufflet qui traitent 170.000 tonnes de trafic. Ces plateformes sont toutefois en voie de saturation et font l'objet de projets de développement qui se situent à des stades d'avancement différents (cf ci-dessous en 2.3). Nogent est desservie par un embranchement ferré mais sur l'autre rive que celle du port actuel.

Le site de Bray est situé à proximité d'une voirie classée à grande circulation permettant le transport de colis lourds exceptionnel par route. Sur l'autre rive du port de Nogent, deux unités industrielles (papeterie et usine de diester) se sont implantées. Elles n'utilisent que peu et pas directement la voie fluviale au droit de leur implantation compte tenu des limitations de capacités et des difficultés d'embranchement actuelle. L'usine de production de diester charge et décharge partiellement en aval de son implantation, ce qui entraîne une rupture de charge pour elle.

La majorité des bateaux qui remontent la Seine sur la section Bray-Nogent ont un gabarit de 85m x 8m20. Les bateaux les plus fréquents des grands gabarits européens, de type rhénan (110m x 11m40) susceptibles de charger jusqu'à 2 500 à 3 000 tonnes, remontent peu à l'amont de Genevilliers compte tenu des problèmes techniques des ouvrages, des limitations d'exploitation et des limitations de gabarit sur les tronçons les plus en amont ainsi que des aires de retournement extrêmement limitées entre Bray et Nogent.

Des sociétés comme SAIPOL à Nogent sur Seine ont investi dans l'acquisition de bateaux par leasing pour les mettre à disposition de courtiers. Des problèmes d'ordre



fiscaux sur la durée d'amortissement des bateaux paraissent limiter cette généralisation de pratique. Ce point est certes accessoire à l'objet de cette mission, car il est d'un ordre plus général qui toutefois pénalise l'ensemble du transport fluvial y compris sur la petite Seine.

#### **1.4. Les études et travaux engagés**

VNF a engagé un programme d'études d'opportunités de l'aménagement à grand gabarit en trois volets, programme inscrit aux contrats de projets des deux régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne :

- les études socio-économiques, dont l'estimation des trafics potentiels, ont commencé ; les premiers résultats existents sont en voie de validation. Ces études doivent permettre au vu des autres volets de proposer le gabarit optimum et l'évaluation socio-économique d'un projet de mise à grand gabarit de la petite Seine ;
- l'étude environnementale dont la cartographie des enjeux, les inventaires naturalistes et l'analyse des impacts. Cette étude n'a pas encore fait l'objet de discussion avec l'ensemble des partenaires concernés (DIREN, association de gestion des milieux, association de protection et bailleurs des contrats de projet);
- les études techniques, avec un diagnostic des conditions actuelles de navigation et scénarios possibles d'aménagement. Ces études ne sont que partiellement engagées.

VNF a programmé la synthèse de ces études pour le deuxième semestre 2009.

Par ailleurs, la rénovation du barrage de Beaulieu est inscrite au contrat de projet de Champagne-Ardenne pour un montant de 8,3 M€ (valeur 2002, soit en coût réel 2008, 10 M€). Elle en est au stade des études préalables.

#### **1.5. Les préoccupations hydrauliques et écologiques importantes (cf cartes annexes 7 & 8)**

Les travaux d'aménagement de la petite Seine s'intègrent dans un contexte hydraulique et écologique sensible. Ils s'inscrivent dans le cadre des orientations du SDAGE du bassin Seine-Normandie qui fixe notamment comme objectif «de préserver et de reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues».

La région parisienne reste vulnérable aux fortes crues de la Seine et ce malgré le rôle des 4 lacs-réservoirs. Ces lacs-réservoirs ne permettent de contrôler qu'une petite partie du bassin versant en amont de Paris et sont très insuffisants pour contrôler les débits de l'Yonne. Le projet de l'Institution Interdépartementale des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine (IIRBS), maître d'ouvrage des travaux de réduction de cette vulnérabilité de la région parisienne, s'inscrit dans plusieurs démarches partenariales : CPER 2000-2006, appel à projets 2003-2006 du ministère de l'Écologie et du Développement Durable et dans le cadre du projet SAND 2003-2008 de la

Communauté Européenne en association avec la région IdF et l'Agence de l'Eau, le CPIER 2007-2013 du « Plan Seine ».

Les études d'avant projet devraient être engagées avant la fin d'année 2008 afin de pouvoir engager un grand débat public en 2010. L'influence de travaux de recalibrage du chenal navigable de la petite Seine, le rescindement de boucles et d'éventuels approfondissements pour une mise à grand gabarit de la petite Seine ne sont pas intégrés dans le cahier des charges de cette étude. Ces travaux sur la voie navigable n'ont pas obligatoirement une grande influence en terme de débit sur les retenues d'eau ; ils pourraient même dans certaines conditions, grâce aux barrages de navigation, participer à la retenue des eaux en amont de la confluence de la Seine avec l'Yonne. Il apparaît toutefois indispensable que sur un même champ d'influence, les deux projets, de retenue des eaux et d'accroissement de capacité de la navigation, soient coordonnés. Par ailleurs, les retenues d'eau et leur gestion, nécessaire pour la région parisienne ne peuvent être conçue et gérée sans tenir compte de l'impact sur les terres agricoles à l'amont en Champagne Ardenne.

En second lieu, la Bassée en aval de Nogent, recèle des habitats particuliers, que le remodelage du chenal et la réutilisation des casiers réalisés lors de la construction de la centrale de Nogent peuvent être amenés à perturber. La Bassée est la plus grande plaine inondable du bassin et la plus importante zone humide de la région Ile-de-France. Cette plaine agricole constitue un gisement de matériaux alluvionnaires de qualité et regorge d'une grande biodiversité floristique et faunistique théâtre d'un projet de réserve naturelle porté par la DIREN.

Outre la vallée de la Bassée, le secteur comprend un certain nombre de zones "écologiquement sensibles": Dans le département de l'Aube, 5 communes sont particulièrement concernées par le projet : Courceroy, La Motte-Tilly, Le Mériot, St-Nicolas-la-Chapelle et Nogent-sur-Seine. Elles constituent l'emprise de 3 ZNIEFF de type 2, une ZICO (Bassée et plaines adjacentes) et une zone Natura 2000. Ce secteur est donc susceptible d'être influencé par la création du canal à grand gabarit et de la nouvelle écluse prévue entre Melz et Beaulieu.

Une étude sur le recensements des habitats et des espèces remarquables susceptibles d'être touchés par un projet d'aménagement à grand gabarit de la petite Seine est inscrite aux contrats de projets d'Ile de France et de Champagne-Ardenne. Cette étude n'a pas encore été lancée. Il est indispensable qu'elle soit diligentée rapidement en collaboration avec les gestionnaires du parc naturel et les administrations et établissements(DIREN et agence de l'eau, notamment) concernées. Ce recensement doit se faire en toute clarté avec les organismes de protection pour déduire, si nécessaire, le programme de compensation indispensable, mais aussi pour analyser de quelle façon la réalisation d'une canalisation peut assurer la restauration ou être facteur de création de zones écologiques remarquables.

Par ailleurs, la zone de la Bassée constitue un gîte aquifère d'importance stratégique dans le SDAGE pour l'alimentation en eau de l'agglomération parisienne. Ce même SDAGE (actuel et celui en cours de révision) comprend également différentes dispositions concernant la préservation et la restauration des milieux aquatique humides. Toutefois, il n'exclut nullement la mise à grand gabarit de cette section. Il précise que

celle-ci devra être précédée d'études globales et de toutes mesures pour minimiser l'impact sur l'environnement, permettant le maintien permettant la circulation et la reproduction des espèces ainsi que la conservation des zones humides.

La mise à grand gabarit de la Seine amont dans les années 70 laisse des traces vis-à-vis des protecteurs des richesses et des ressources naturelles ainsi que pour les promoteurs de la réduction des risques d'inondation de la région parisienne<sup>8</sup>. C'est l'une des raisons qui a fait que l'enquête publique d'aménagement de la petite Seine des années 80 n'a pas débouché sur une déclaration d'utilité publique. Ce projet était considéré comme ayant trop d'impacts sur l'accroissement des risques d'inondation et sur l'atteinte à la biodiversité. Il apparaît aujourd'hui clairement pour beaucoup d'acteurs locaux que la mise à grand gabarit de la petite Seine doit représenter un équilibre entre l'intérêt économique, la protection de la richesse des éco-systèmes de la Bassée liée particulièrement au maintien des niveaux d'eau dans le milieu naturel, la capacité de réserve pour l'alimentation en eau de la région parisienne et la non aggravation des risques d'inondation.

## **1.6. Les points limitant la navigation à l'aval de Bray sur Seine**

A l'aval de Bray, l'enfoncement jusqu'à la première écluse est garanti pour un enfoncement de 2m20, même si de fait, les transporteurs déclarent pouvoir naviguer jusqu'à 2m60 sans risque et le font quelque fois jusqu'à 2m80. La limitation de cette section porte sur les courbes qui permettent difficilement le passage de convois de 180m. Ensuite et jusqu'à Paris, le gabarit VI est respecté. Néanmoins, cette section dite de Seine amont dispose d'écluses dont l'état est préoccupant. Le cofinancement apporté par le contrat de projet 2007-13 d'Ile-de-France permet à VNF d'engager une première phase de restauration en même temps qu'un renforcement de la maintenance préventive. Ces cofinancements d'un montant de 26 millions d'euros, ne permettent la rénovation que d'une partie des ouvrages. Selon les scénarii de restauration en cours d'études à VNF, le surcoût total des travaux complémentaires au présent contrat de projet s'élèverait entre 20 M€ et 50 M€. Le choix entre les deux variantes portent en partie sur la stratégie de restauration ou non des deux écluses sur chacun des sites<sup>9</sup>. Il était envisagé dès janvier 2008, à l'initiative du préfet d'Ile-de-France, que la restauration de ces écluses soit inscrite dans un prochain CIACT.

---

<sup>8</sup> Malgré tout, de nombreux travaux comme l'approfondissement du lit de la Moselle, de restauration du fonctionnement hydrologique de certains secteurs du Rhin, de reconstruction de barrage sur la Meuse ou de Polders le long du grand canal d'Alsace montrent que des solutions équilibrées existent pour favoriser un mode écologique de transport avec le maintien de la bio-diversité et sans accroître les risques d'inondation. Certes ces solutions peuvent entraîner un surcoût par rapport à des solutions sectorielles, mais elle sont davantage performante et efficiente lorsqu'elles ont été intégrées lors de la réalisation du projet sans qu'elles ne soit conçu qu'en compensation d'un projet qui n'en a pas tenu compte.

<sup>9</sup> Si l'on compare la Seine à l'amont de Paris avec d'autres voies canalisées aux caractéristiques techniques et de trafic semblables comme la Moselle, le Rhône, une seule écluse à grand gabarit est suffisante. Toutefois, il est indispensable de disposer d'une politique d'entretien préventive avec une standardisation des éléments d'ouvrages et une gestion de stock de ceux-ci. Le doublement des écluses ne se justifie pas en dessous d'un trafic de 15 millions de tonnes

Ces travaux nécessitent des périodes de chômage longues de 6 semaines chacune pendant 7 à 8 années. Une accélération des travaux pendant chacune des périodes de chômage qui permettrait de réduire le nombre d'années, paraît difficile pour VNF, compte tenu de son plan de charges en conduite de projet et du fait du nombre réduit d'entreprises spécialisées dans la réalisation de ces travaux.

Les importants incidents de fonctionnement survenus en 2007 conduisent les chargeurs à exprimer toutes leurs craintes quant à la fiabilité des écluses de la haute Seine au sein d'un itinéraire stratégique pour le trafic de vrac et notamment pour l'approvisionnement en granulats de la région Ile-de-France.

## 2. Projets et perspectives, leurs intérêts

### 2.1. De quel gabarit d'aménagement parle-t-on ?

Lors de la mise à grand gabarit de la Seine à l'amont de Paris au début des années 70, le service de navigation de l'époque (VNF n'était pas encore créé) concevait les ouvrages et le rescindement de boucles pour la navigation de bateaux de 180m de long, 11m40 de large et un enfoncement de 2m80. De fait ce gabarit permet le passage de convoi composé d'un bateau de 110m et d'une barge de 60m qui peuvent assurer un chargement de 3 500 tonnes (classe Vb CEMT 1992). Le projet d'aménagement de la petite Seine des années 1980, soumis à enquête publique, reprenait ce gabarit.

D'après la classification européenne (CEMT de 1992), le bateau rhénan de 110m x 11m40 avec un tirant d'eau de 2m80 correspond à un tonnage de 3 000 tonnes. Lorsque l'enfoncement est limité à 2m50, cette charge n'est plus que de 2 600 tonnes.

Comme l'avenir de la navigation européenne est au développement du bateau rhénan, si elle est mise à grand gabarit, l'aménagement de la «petite Seine» devrait s'inscrire à minima dans ce choix (classe Va) avec un enfoncement possible de 2m80 (mouillage de 3m10). En l'absence de certitudes, au stade actuel, des impacts possibles concernant la vie aquatique et l'hydraulique fluviale, une variante à 2m50 de tirant d'eau (mouillage de 2m50) pourrait être étudiée. Toutefois, les écluses doivent être conformes à la classe V à la circulaire 95-85 (185x12 et 3m50 de mouillage), identiques d'ailleurs aux dimensions des dernières écluses restaurées à l'amont de Paris. Ce choix doit éviter de revenir ultérieurement sur du génie civil<sup>10</sup>, d'autant plus que ce mouillage n'a que peu d'influence sur l'environnement et qu'il permet le regroupement de bateaux. Il permet aussi le passage de bateaux de tailles différentes lors des périodes d'étiage.

Ce choix du gabarit Va semble d'autant plus justifié que la traversée de Paris correspond à ce standard. Il correspond également au passage d'un convoi comportant un pousseur et une barge d'environ 80 mètres, très utilisée sur la Seine aval.

L'option de rescindement de boucles pour le passage de convoi de 180m pourrait toutefois être étudiée pour en mesurer l'impact. Ce gabarit peut être utile pour le transport de gravier à l'amont de Paris, mais il est peu utilisé, car le temps de découplage ne semble pas intéressant, compte tenu du temps de rotation et de chargement des bateaux au regard du temps des manœuvres nécessaires à un convoi de barges.

**La solution de base d'un nouveau projet d'aménagement de la petite Seine devrait donc porter sur un gabarit Va, selon la classification CEMT, avec des études de variantes minimales (mouillage à 2m80) et maximales (rayon de courbure pour passage de convois) pour en mesurer et vérifier les différents impacts.**

---

<sup>10</sup> Reprise qui coûte très cher et entraîne des coupures de navigation très longues.

## 2.2. Une demande de trafic fluvial pré-existante, en grande partie

Divers projets de développement et de transfert modal sont en voie de concrétisation sur le secteur de Bray à Nogent sur Seine et témoignent d'un intérêt des chargeurs pour la voie d'eau :

- l'accroissement de la production des granulats qui s'éloignent de Paris compte tenu de la baisse des réserves à proximité de la capitale entraîne une production de matériaux plus à l'amont de Paris. Les autorisations dont bénéficient les industriels dans une bande alluvionnaire permettant le chargement direct par la voie d'eau sont estimées à un accroissement moyen annuel moyen de 500.000 tonnes pour les 15 années à venir. Certaines de ces exploitations bénéficient d'une autorisation pouvant aller jusqu'à la fin de la décennie 2030.

Des demandes d'exploitations complémentaires (en cours d'instruction par les DRIRE ou à l'enquête) permettraient, si elles sont acceptées, une exploitation moyenne annuelle supplémentaire de 700.000 tonnes. Ces extractions sont situées à l'amont de Bray. Elles ont une durée d'existence limitée dans le temps ; cependant les industriels estiment qu'un grand gabarit efficace desservant Nogent rendrait compétitifs des sites alluvionnaires encore plus en amont de Nogent.

Par ailleurs est envisagée la substitution partielle des alluvions par des calcaires du plateau champenois en mixant les matériaux alluvionnaires et les calcaires de façon à allonger la période d'approvisionnement en matériaux alluvionnaires. Les options affichées de la part des professionnels sont de ramener par voie ferrée ces calcaires en bord de Seine et de les traiter en ces lieux. Deux sites complémentaires paraissent possibles, l'un à Montereau à l'aval de Bray, l'autre à Nogent. Ces deux sites sont embranchés fer, ils s'adresseraient chacun à des zones d'extraction différente, l'un à l'est, l'autre à l'ouest du plateau champenois.

- Les filières céréalières sont très actives en Champagne et dans l'Yonne. La production était majoritairement tournée vers l'export, en utilisant partiellement la voie d'eau. Deux facteurs modifient les schémas anciens de fret. Des implantations industrielles de transformation se constituent particulièrement autour de Nogent<sup>11</sup>. Ils nécessitent une réorganisation des approvisionnements de céréales vers l'amont et l'exportation de produits plus élaborés (malt, diester, tourteaux..) vers l'aval. Les unités de production, notamment du groupe Soufflet, seraient, au dire de leurs représentants, fortement impactées par la réalisation du canal Seine Nord Europe, du fait des échanges importants avec les Pays-Bas.

La sélectivité des céréales, la qualification des produits issus de leur traitement, la sécurité sanitaire liée à ces produits, favorisent le développement de leur transport par conteneurs, particulièrement vers la grande exportation. Le coût moyen du transport de la tonne par conteneur vers la grande exportation, au départ de Nogent est de l'ordre de 60 € ; il est de 67 € en vrac. La traçabilité de la qualité de ces

---

<sup>11</sup> Nouvelle installation du groupe Soufflet pour la production de 240 000 tonnes de malt; usine Saipol de diester d'une capacité de 1million de tonnes/an

céréales ou des produits issus de leur transformation est un facteur propre à accroître fortement le frêt de conteneurs, de même que le déséquilibre des échanges avec les pays émergents est un facteur de développement des exportations européennes de divers produits par conteneurs afin d'accroître la rentabilité des transports de conteneurs maritimes.

Actuellement les groupes coopératifs de céréales, comme Nouricia, n'utilisent la voie d'eau qu'à 10% de leur frêt contre 40% pour la route. Ils sont demandeurs d'un rééquilibrage vers la voie d'eau, ce qui leur permettrait de mieux gérer les périodes d'approvisionnement. Ils regrettent actuellement les conditions limitées de la voie d'eau à l'amont de Bray qui limitent l'efficacité de la voie d'eau, compte tenu du volume chargé sur les bateaux.

Les informations recueillies directement auprès de quelques acteurs économiques (Soufflet, Nouricia, SAIPOL) confirment qu'il existe une demande issue de la filière agricole pour un transfert d'environ 900.000 tonnes de frêt vers la voie d'eau entre Bray et Nogent, principalement à l'extrémité de cette voie. Il apparaît également qu'un canal à grand gabarit desservant Nogent élargirait la zone de chalandise du port de Nogent vers l'ouest, zone de grandes production céréalière.

- La filière énergétique représente actuellement un volume extrêmement limité de frêt de combustibles. Un projet de réalisation d'une usine de bio-éthanol vers Nogent existe ; elle est aujourd'hui suspendue, mais les promoteurs semblent optimistes pour leur avenir. Par ailleurs, un centre de recherche sur le développement de production de produits chimiques à partir de biomasse s'est installée à Troyes. Le développement d'une telle filière en région Champagne-Ardenne entraînerait un volume important de frêt issu de cette grande région qui pourrait bénéficier du port de Nogent. L'échéance est toutefois plus lointaine.
- Certaines industries de l'Aube utilisent partiellement la voie d'eau via le transport de conteneurs : usine Klebert-Colomb qui fait transiter entre 3 et 4 000 boîtes de pneus dans un sens et de gomme dans l'autre chaque année. D'autres entreprises comme MEFRO-roues, étudient cette possibilité et semblent prête à faire un test. Toutefois il y a beaucoup de réserves émises pour ré-orienter les logistiques de transports vers la voie navigable, compte tenu des lacunes de celle-ci. Mefro par exemple transfère 2 500 boîtes principalement par la route vers le Havre. Elle a un besoin en sens inverse d'importation des matières premières. Le secteur textile de Troyes, regroupé au sein d'EURODIF, et qui importe des produits textiles en grande partie d'Asie par conteneurs<sup>12</sup> serait intéressé par l'utilisation du port à conteneur de Nogent sur Seine. L'aspect précaire des dérogations, les conditions de sécurité de navigation sur la partie amont de la Seine, font hésiter certains industriels à orienter leur logistique transport vers la voie d'eau.
- D'autres projets sont en négociation bien avancée avec les collectivités locales. La société Urbaser est bénéficiaire d'un contrat de traitement de des déchets ménagers d'Ile de France. Elle analyse les opportunités d'installation d'une plateforme de 3 ha pour le stockage d'un compost de haute qualité pour les grandes

---

<sup>12</sup> Environ 1000 boites par an.

cultures à Nogent. Des industries de transformation de granulats en produits plus élaborés (parpaing, béton.) semblent marquer leur intérêt pour des sites comme Bray au cœur de la production de granulats ; plateforme qui est également visée par les transporteurs de colis lourds, qui estiment cette localisation comme très pertinente au regard d'autres sites comme Montereau, davantage enclavé dans la circulation urbaine.

De fait, la petite Seine de Bray à Nogent a longtemps été utilisée pour l'exportation de matières premières ou pour celle de la production agricole. Il apparaît nettement qu'elle est aujourd'hui source de développement endogène du Provinois et de l'Aube. Toutefois l'usage de la voie d'eau n'est encore que partiel. Le trafic représente un potentiel d'accroissement en cours important. Le développement de la logistique fluviale est porté par des industries situées à proximité de la petite Seine entre Bray et Nogent. Elles ont généré une logistique transport autour de la voie fluviale, que d'autres secteurs économiques de l'industrie troyenne regardent fortement et commencent à copier. Elle a été aussi générateur de localisation récente et d'opération en cours de négociation avec des logisticiens et autres chargeurs. Toutefois cette utilisation reste très limitée, compte tenu des conditions restrictives de la voie fluviale de Nogent à Bray, notamment du canal de Beaulieu.

**En résumé, le volume de chargement-déchargement sur la petite Seine pourrait d'ici cinq ans plus que doubler en passant de 3 millions de tonnes à 6 millions sur la base de l'économie actuelle des sites de production situés sous son influence<sup>13</sup> et d'un réaménagement des espaces portuaires. La demande de transport par conteneurs (en EVP) pourrait facilement atteindre 20 000<sup>14</sup>. Une part importante de cette demande provient de l'amont de la petite Seine. Par ailleurs l'exemple des quelques chargeurs (carriers, Soufflet, Kléber-Collomb) les plus tournés vers la voie d'eau semble avoir un effet incitatif pour les autres chargeurs, atténuant ainsi une réorganisation risquée de leur logistique. Malgré tout, cette demande semble fortement pénalisée par la faible efficacité de la voie fluviale actuelle.**

### **2.3. Des projets concrets de développement de plateformes à Nogent sur Seine et à Bray sur Seine**

- **plateformes de Nogent sur Seine (cf plan annexe 9)**

La plateforme actuelle de Nogent est située à l'extrémité de la Seine navigable pour les bateaux de fret sur sa rive gauche. Elle est concédée à la CCI de l'Aube. Elle est étroitement imbriquée avec la présence des activités du groupe Soufflet qui a été autorisé depuis 1977 à créer ses propres installations portuaires. L'ensemble des trafics 2007 issus ou à destination de cette plateforme est de l'ordre de 350.000 tonnes (données VNF 2007) dont 90.000 correspondent à un trafic conteneurs d'environ 8 000

---

<sup>13</sup> La direction interrégionale de VNF fait une prévision à court terme en l'état actuel des conditions de navigation à 5millions de tonnes , sans intégrer l'impact du nouveau port de Nogent

<sup>14</sup> Valeur confirmée par les études sur le port de Nogent qui estiment à 25000 EVP le trafic à l'horizon 2010



EVP. Des accords en cours de finalisation entre VNF, la CCI et le groupe Soufflet doivent mettre fin à cette situation. Le port public sera dorénavant de la compétence de la ville de Nogent avec la création d'une nouvelle plateforme située sur la rive droite, jouxtant la voie ferrée et les nouvelles implantations industrielles de SAIPOL et EMIN. La plateforme rive gauche «Soufflet» aura une vocation quasi exclusive pour les activités de ce groupe et d'autres coopératives agricoles. Ce dernier site comprend des silos d'une capacité de stockage de 400.000 tonnes de céréales, facteur déterminant pour localiser d'autres activités en dehors des contraintes de sécurité imposées par ces silos.

La ville de Nogent bénéficie d'une DUP de 2006 pour un aménagement d'une dizaine d'ha de plateformes dont une première tranche devrait être engagée avant la fin 2008. Les travaux d'aménagement s'élèvent à 12 M€ ; ils sont inscrits au contrat de projet de Champagne-Ardenne et d'un contrat de site. L'ensemble des collectivités locales impliquées (région Champagne-Ardenne, Conseil Général de l'Aube, ville de Nogent) participe financièrement à l'investissement au côté de l'État qui intervient pour un tiers. Les chambres d'agriculture et de commerce et d'industrie de l'Aube apportent une contribution à cette réalisation.

Ces plateformes comprendront plusieurs unités dont une pour le gerbage des conteneurs. Par ailleurs ce site est facilement accessible aux autoroutes A5 et A26. Les travaux de raccordement à la voie ferrée Paris-Troyes-Bâle ne devraient être opérationnels qu'après 2012. En parallèle, SAIPOL engage des travaux de branchement direct sur la voie d'eau. Située à 60 km de Troyes, cette plateforme est très attendue par les acteurs économiques, notamment des filières automobiles et textiles, qui utilisent déjà partiellement le port actuel, et mise sur le futur branchement ferroviaire.

La ville de Nogent a demandé en janvier 2008 une seconde enquête d'utilité publique pour élargir à terme la plateforme portuaire sur des sites situés en rive gauche dans une boucle de la Seine permettant une extension des plateformes portuaires à 50 hectares.

**Les premières estimations de trafics réalisées en 2004 et 2006 par la ville de Nogent semblent confirmer les informations recueillies auprès des chargeurs locaux qui indiquent que le trafic du site de Nogent pourrait facilement atteindre 1,5 M tonnes dont 20.000 conteneurs, à partir des transferts de trafic existant<sup>15</sup>, vers la voie navigable lors de la mise en service des travaux engagés actuellement.**

- **plateformes de Bray** (cf plan annexe 10 )

La plateforme actuelle de Bray est située au cœur de la ville. Elle a surtout une fonction de chargement de vrac et de déchargement de colis lourds. Située en Ile-de-France, elle est de la compétence du port autonome de Paris qui a concédé son exploitation à la ville de Bray. Elle bénéficie d'un report de chargement de frêt issu de l'amont, elle est aujourd'hui en limite de saturation.

Cependant, la communauté de communes de Bray projette la création d'un nouveau port à l'extérieur de la ville, jouxtant la Seine, la zone d'activité actuelle et l'ex RD 411, voie

---

<sup>15</sup> Cette valeur est intégrée à l'accroissement possible à 6M tonnes du trafic sur la petite Seine

classée pour le transport des convois exceptionnels. Ces espaces réservés aux plans d'urbanisme concernent 45 ha, facilement mobilisables d'après la présidente de la communauté.

Cet projet représente une opportunité pour le bassin concerné, particulièrement pour le transport de granulats mais aussi pour sa transformation, compte tenu de la faiblesse des sites disponibles à l'approche de l'agglomération parisienne. Elle représente également une opportunité complémentaire pour les coopératives agricoles qui se sont organisées à proximité dans ce bassin avec une série de silos de stockage. Par ailleurs, les transporteurs de colis lourds considèrent ce site comme un atout compte tenu du développement de ce trafic et des difficultés pour disposer d'une telle implantation en aval de Bray sans traversée de sites urbains. Le secteur de Bray pourrait également bénéficier du trafic de porte-conteneurs qui remontent jusqu'à Nogent.

**Toutefois ce projet d'aménagement d'une nouvelle plateforme à Bray mérite d'être étudié en relation avec le P.A.P. pour préciser le programme d'aménagement, l'analyse des potentialités économiques, le mode d'exploitation et le montage opérationnel de ce projet.**

- **Plateformes concurrentes**

Bray sur Seine bénéficie actuellement des lacunes de desserte du port de Nogent de la part de certains chargeurs (céréales et granulats) qui cherchent à profiter d'un gabarit plus favorable le plus en aval possible. La réorganisation du port de Nogent et la mise à grand gabarit de l'itinéraire devrait mieux équilibrer les activités de ces deux ports pour les chargements de proximité en vrac. Nogent, qui bénéficie d'un embranchement ferré, a une zone de chalandise plus importante et des unités de transformation de proximité qui lui permettraient d'être le Hub de frêt amont sur la Seine. Bray pourrait bénéficier de ce développement plutôt que d'être concurrent, tout en ayant une activité propre, compte tenu des ressources locales et des besoins de stockage et de transformation de celles-ci (granulats et céréales).

Par contre, le port autonome de Paris a un projet de plateforme multimodale sur Montereau située à la confluence de la Seine et de l'Yonne en aval de la petite Seine. Celle-ci devrait être opérationnelle en 2010. L'ambition est d'en faire un Hub nord-sud pour les conteneurs, à la confluence de voies fluviales, embranché fer et en liaison facile avec l'A5. De même cette plateforme est bien située pour la filière granulat. La concurrence Nogent/Montereau devrait toutefois être limitée pour le développement du trafic de conteneurs. La plateforme de Nogent bénéficie d'un développement endogène des agglomérations nogentaise et troyenne bien reliées par fer et route entre elles. Le trafic de vrac est très pénalisant par le brouettage, notamment s'il se fait sur une longue distance par route pour atteindre la voie fluviale. La proximité des sites de production (céréales et granulats) de la vallée de la Seine doit au contraire favoriser les chargements en de multiples ports pour lesquels Nogent et Bray ainsi que d'autres plateformes intermédiaires ont toutes leur place.

La plateforme ferroviaire de Chalindrey (Haute Marne) dispose depuis avril 2008 d'une

liaison régulière vers le port de Gennevilliers. Le trafic du port de Nogent semble trop local pour être concurrencé par cette plateforme.

La concurrence entre ces plateformes ne paraît pas trop importante si elles se développent en parallèle. Elles sont davantage complémentaires, permettant de charger ainsi au plus près des sources de production ou d'usage des produits. Le risque pour Nogent et Bray est que l'organisation logistique du transport de fret du PAP avec des opérateurs ferroviaires et routiers, présents dans le développement de Gennevilliers et Montereau profitent de la faiblesse actuelle de la desserte de la petite Seine et des incertitudes sur son avenir pour favoriser la ré-orientation des logistiques d'entreprises en leur faveur. **Si les décideurs admettent qu'ils y ont un intérêt économique et écologique (gain de gaz à effet de serre) pour un accroissement du trafic fluvial sur la petite Seine, ils demandent que des signes concrets leur soient donnés pour le court terme et le moyen terme : amélioration des conditions d'exploitation de la petite Seine et décision la plus rapide possible sur l'utilité publique de la mise à grand gabarit de la petite Seine jusqu'à Nogent sur Seine.**

## **2.4. Un programme de travaux dont les coûts restent limités pour une homogénéisation de l'itinéraire et dont les estimations restent à préciser et à valider**

Les estimations de l'aménagement à grand gabarit de la petite Seine sont basées sur des études de faisabilité en cours au sein de la direction interrégionale de VNF. Elles sont calculées à partir des coûts TTC 2008 avec un taux d'aléas de 20%. Certains de ces aménagements font déjà l'objet d'une couverture financière au titre du présent contrat de projet de Champagne-Ardenne (barrage de Beaulieu estimé à 10 M€). La reconstruction de l'écluse de Jaulnes semble davantage pouvoir être intégrée dans le programme de restauration de la Seine amont au travers des contrats avec la région Ile- de-France et du département de Seine et Marne comme ce fut le cas pour la reconstruction du barrage du même nom et pour la modernisation en cours des ouvrages à l'aval de Montereau. Le coût de rénovation de cette écluse avec l'aménagement de son accès et la création d'une zone de retournement des bateaux de 110m s'élève à 35 M€.

Les estimations sont faites sur la base d'un programme d'aménagement à grand gabarit Va en section courante (bateaux 110m x 11,40 avec un mouillage à 3m10 selon les recommandations CEMT 1992) et V (circulaire 6/11/95) pour les écluses de la Seine à l'amont de l'écluse de la Grande Bosse jusqu'à Nogent :

- creusement du canal parallèle au canal de Beaulieu actuel en raccordant les casiers entre eux avec la réalisation de deux écluses (au lieu des trois actuels) mais en renforçant l'étanchéité de ce nouveau canal pour ne pas perturber les zones humides environnantes : 115 M€ ;
- construction de 4 ponts routiers au droit du raccordement de ces casiers : 28 M€ ;
- dragage et recalibrage du chenal navigable de la Grande Bosse à Nogent : 5 M€ .

Le volume de dragage pour atteindre un mouillage de 3m10 paraît assez limité en matériaux extraits (100.000 tonnes). Il est basé sur les données bathymétriques de VNF.

Toutefois, au stade actuel, VNF ne dispose pas d'informations géologiques, géologiques ou hydro-biologiques des milieux impactés pour préciser les éventuels surcoûts en cas de sols durs ou de mesures compensatoires importantes. Ces estimations restent à être validées.

Dans le cas d'un scénario 2 avec un mouillage limité à 2m80, la diminution du coût de l'investissement est faible. D'après VNF, le volume de dragage entre les deux variantes est trop limité pour entraîner des impacts hydro-biologiques et hydrauliques nettement différents. Ce scénario semble donc à priori pouvoir être écarté. Il est nécessaire toutefois que les études puissent valider ce rejet.

Dans le cas d'un scénario 3, avec un rescindement des boucles pour faire passer des convois de 180 m en section courante de la Grande Bosse jusqu'à Nogent, le surcoût par rapport au scénario de base serait de 70 M€. L'intérêt économique de cette option semble à priori faible au regard des impacts sur les milieux et sur l'hydraulique de la Seine ; cette analyse mérite toutefois d'être faites pour le confirmer ou non.

Ces estimations intègrent un forfait pour les travaux de protection ou de restauration des habitats et différentes mesures compensatoires de l'ordre de 8% sur l'ensemble des coûts. Ils devront faire l'objet de validation au cours des études à lancer.

**Le coût d'une mise à grand gabarit Va de Bray à Nogent est donc de l'ordre de 148 M€. Si l'on ajoute la reconstruction du barrage de Beaulieu inscrit au contrat de projet Champagne-Ardenne et de l'écluse de Jaulnes qui devrait faire partie des négociations de poursuite du contrat de projet Ile-de-France pour la rénovation des ouvrages de navigation, la modernisation et la mise à grand gabarit de cette section s'élèveraient à 193 M€ TTC, valeur 2008. Dans le cas d'un projet plus ambitieux pour la navigation fluviale, mais dont l'impact écologique et hydraulique est probablement plus marqué, le coût d'un tel investissement s'élèverait à environ 263 M€ (TTC 2008).** Cette dernière option est plutôt citée pour mémoire, comme indiqué ci-dessus.

## **2.5. Des intérêts socio-économiques indéniables en faveur d'une mise à grand gabarit de la petite Seine**

Il est surprenant de constater que malgré le gabarit bâtard de la petite Seine et les aléas de fonctionnement des ouvrages de l'aval additionnés aux conditions restrictives de l'exploitation, les acteurs économiques et politiques Provinois et Audois ont cherché à utiliser au maximum cette voie fluviale pour assurer un développement économique endogène.

Ce développement s'accroît depuis cinq ans grâce à des investissements privés importants qui parient sur le nœud multimodal de Nogent : malterie de Nogent (110 M€ de nouveau investissement en cours) ; usine de production de diester (150 M€ d'investissement récent), papeterie (170 M€). L'existence de la voie d'eau et de la voie ferrée est un atout utilisé par certains industriels Audois pour permettre une optimisation de la logistique de transport de frêt (industrie liée à l'automobile ; installation d'une usine de pâte à papier). D'autres projets vers Bray sont en négociation pour la valorisation des granulats en matériaux préfabriqués en amont des lieux

d'utilisation. Cependant les conditions actuelles de navigation limitent l'usage de la voie d'eau et renchérissent le coût de transport et donc le prix des produits extraits, fabriqués ou transformés localement.

La dynamique des collectivités au travers leur projet et la gestion de plateformes (Bray et Nogent) montre également la forte implication socio-économique et politique des acteurs pour engager des projets dont l'amélioration des conditions de navigation est l'un des atouts pour son développement. Réciproquement du fait des implantations économiques en bord de voie d'eau l'aménagement à un grand gabarit homogène est certain de supporter immédiatement un volume de frêt de l'ordre de 6 M tonnes.

En terme économique les gains de la mise à grand gabarit (option Va) sont multiples :

- pour les chargeurs qui actuellement assurent un brouettage pour accéder à la voie fluviale en aval, le gain serait au minimum de 2 € la tonne transportée. Le volume des matériaux en vrac dont la mise à grand gabarit permettrait le chargement directement sur bateaux, peut être estimé, au moins, à 2 M tonnes (1,5 Mt de granulats et 0,5 Mt de céréales ou produits transformés). Le gain direct pour les chargeurs serait de 4 M€ par an. La diminution des gaz à effet de serre d'un brouettage pour la collectivité devrait s'ajouter à ces chiffres.
- pour les industriels concernés par le transport par conteneur à l'exportation, le gain entre un transport routier vers le Havre avec un cheminement fer + voie fluviale au port de Nogent est estimé à plus de 350 € par boîte<sup>16</sup>. Cinq à sept mille boîtes pourraient rapidement être transférées de la route vers la voie d'eau, ce qui engendrerait un bénéfice de l'ordre de 2 millions d'euros par an.
- Par ailleurs, le coût du frêt chargé sur des bateaux transportant entre 2 000 et 2 500 tonnes plutôt que 700 à 1 500 tonnes actuellement sur cette section se verrait notablement diminué. Pour les carriers, sur la base de 2,5 M tonnes extrait sur le secteur de la petite Seine et d'une économie moyenne de 1€ la tonne, ce gain serait de l'ordre de 2,5 M€. Cette diminution des coûts de transports permettrait également de rentabiliser de nouveaux sites alluvionnaires situés à l'amont de Nogent. Ce grand gabarit donnerait toute sa place à une plateforme de trituration alluvions/matériaux durs provenant par train à Nogent.
- Pour les autres transports de vrac au delà de Paris (ex. Rouen), sur la base d'un volume de 1 M tonnes actuellement à 10 €/tonne, ce gain serait pourrait être de 10%, soit un bénéfice pour les chargeurs de l'ordre de 1 M€.

A ces quelques estimations de gains économiques directs du transfert pour les entreprises concernées, il faut ajouter l'impact local de maintien d'activités qui pourraient être fragilisées par un coût de la logistique trop élevé ainsi que l'impact secondaire sur le développement potentiel d'activités induites dans les zones du Provinois et de l'Aube.

Toutes ces valeurs ont été définies sur la base des chiffres fournis par les entreprises impliquées localement, confortés par les premiers résultats de l'étude socio-économique

---

<sup>16</sup> Référence de la société MEFRO entre son site de Troyes et un autre localisé en Allemagne à une cinquantaine de km par voie ferrée du Neckar qui estime ce différentiel à 500€, corrigée à la baisse à partir d'exemple à partir du port de Strasbourg.

de VNF en cours. Elles montrent qu'au regard d'un investissement de l'ordre de 150 millions d'euros, il existe un intérêt économique certain et direct de la mise à grand gabarit de la Seine de Bray à Nogent sur Seine de l'ordre de 10 M€. Les stratégies de développement et d'investissements mise en œuvre par les collectivités territoriales et le secteur économique local sont des gages pour obtenir ce résultat.

## **2.6 Des impacts environnementaux qui pourraient être positifs**

Les travaux d'aménagements doivent être précédés d'un recensement global de l'état des lieux écologique et hydraulique. L'ampleur d'un projet d'aménagement en gabarit Va reste limité, sur le chenal navigable. Le point le plus délicat serait probablement la liaison des casiers amont pour construire le canal parallèle au canal de Beaulieu existant. Ces travaux devraient bien entendu être complétés par des mesures compensatoires en parallèle. Il faut toutefois admettre que la régulation par les barrages et les écluses permettrait de jouer sur l'hydraulicité en cas de petite crue et lors des périodes d'étiage, leur rôle peut être négatif comme il peut être positif selon leur conception et leur mode de fonctionnement. L'impact des aménagements sur les terres agricoles concernées doit également être intégré dans le bilan global. La chambre d'agriculture a délibéré à plusieurs reprises en faveur d'un aménagement à grand gabarit de la Seine qui intègre ses contraintes en matière de gestion hydraulique de ce bassin. Il faut noter que la bio-diversité qui existe autour des casiers résulte des travaux humains, ce qui montre que l'intervention humaine peut favoriser la restauration de la biodiversité dans des sites qui s'y prêtent.

L'aménagement à grand gabarit devrait engendrer un transfert modal du fret routier vers la voie d'eau. C'est particulièrement intéressant pour les 2 millions de tonnes qui rejoignent la voie d'eau après un brouettage ainsi que le trafic de conteneurs provenant de l'agglomération troyenne qui, en partie, rejoint les ports maritimes par camion. La réduction des émissions de gaz à effet de serre est à prendre en considération dans le bilan global du projet<sup>17</sup>.

Ces analyses n'existent pas ; elles devraient être intégrées et engagées dans le cadre des études d'opportunités inscrites aux présents contrats de projets Ile-de-France et Champagne-Ardenne. Elles nécessitent toutefois un certain temps qui ne doit pas être négligé.

---

<sup>17</sup> Le groupe Nouricia a réalisé une étude qui estime qu'en l'état des frets actuels (engrais et céréales) qui seraient en partie transférés sur la voie d'eau, la réduction des GES (gaz à effet de serre) serait de l'ordre de 2000 teq CO2

### **3. Modalités possibles de poursuite de la démarche**

L'aménagement à grand gabarit de la Seine, de Bray sur Seine à Nogent sur Seine, correspond à un accompagnement du développement endogène d'un territoire situé aux marges de l'Ile-de-France, le Provinois, et sur une partie de Champagne-Ardenne, l'Aube.

L'intérêt économique au vu du coût du projet doit être précisé par les études de faisabilité en cours à VNF, mais il apparaît à priori comme pertinent pour les entreprises bénéficiaire et pour le territoire sous son influence.

Cet aménagement à grand gabarit de la petite Seine est ancien puisqu'il a déjà fait l'objet d'une enquête d'utilité publique au début des années 1980 sans que la DUP ne soit entérinée. Cette enquête a été faite sur la base d'un projet de grand gabarit de type 3 000 à 5 000 tonnes, c'est à dire pour supporter les convois de 180m de long sur 11m40 de large et 2m80 de tirant d'eau à l'identique de la mise à grand gabarit de la Seine à l'aval de Montereau jusqu'à Paris. De nombreuses associations se sont mobilisées, pour défendre la zone naturelle de la Bassée. En effet le projet abaissait fortement la ligne d'eau dans la réserve naturelle de la Bassée et accroissait des risques d'inondation.

Aujourd'hui, il apparaît important de pouvoir concilier le maintien, voire la restauration de milieux naturels sensibles, la protection des milieux urbanisé contre les inondations et le besoin d'une infrastructure de transports pour le développement économique d'un bassin de population.

La proposition est de poursuivre les études de mise à grand gabarit de la Seine à l'amont de Montereau jusqu'aux plateformes portuaires de Nogent sur Seine sur la base d'un aménagement de la voie navigable de type Va selon les recommandations du CEMT avec des écluses conforme au standard V de la circulaire de 1976.

Dans ce cadre, les recommandations que le rédacteur est amené à formuler porte sur quatre points :

1. la nécessité d'un pilotage coordonné de l'ensemble des projets d'aménagement de la Bassée et de la petite Seine et respect des règlements et des engagements de protection des zones sensibles qui nécessite des études préalables globales, de façon à trouver un équilibre entre la protection des richesses écologiques, la protection des zones haitaés contre les crues à l'aval et le développement socio-économique d'un bassin humain ;
2. la maitrise d'un processus long, d'études et d'analyses de terrains globales permettant un débat public en 2010 pour donner un signe tangible d'une décision d'aménagement de la petite Seine et du bassin de la Bassée à tous les acteurs qui investissent ou qui sont en attente, notamment en perspective d'une voie fluviale performante entre Bray et Nogent ;
3. le développement d'un plan d'action de VNF sur des études opérationnelles et sur une amélioration des conditions d'exploitation rapide avant même des

travaux de mise à grand gabarit ;

4. des pistes de financement possibles, en distinguant, ce qui relève des travaux de poursuite de la rénovation d'ouvrages (barrage de Beaulieu, écluse de Jaulnes) des aménagements de mise à grand gabarit au gabarit VA de la petite Seine jusqu'à Nogent sur Seine.

### **3.1. La nécessité d'un pilotage coordonné de l'ensemble des projets d'aménagement de la Bassée et de la petite Seine**

Le secteur de la petite Seine est concerné par de multiples projets complémentaires, voire contradictoires. Dans le cadre du plan Seine, l'IIRBS est prêt à démarrer l'étude de maîtrise d'œuvre de la création de retenues des eaux de la Seine, au travers de polders qui permettraient de recréer des zones humides dans le secteur de la Bassée. Projet dont le but est d'assurer la protection de Paris contre les inondations et de restaurer des zones humides. Ces études sont réalisées indépendamment de travaux d'aménagement de la voie navigable en amont de Bray.

Il apparaît indispensable que les acteurs en charge des différentes problématiques de protection et de restauration de la biodiversité, de la prévention et de la protection contre les risques d'inondation et ceux en charge du développement socio-économiques puissent coordonner leurs projets et leurs actions. Cette coordination est d'autant plus nécessaire que les projets en cours ou projetés concernent deux régions administratives différentes et qu'il n'y a pas vraiment de lieu à des discussions et des coordinations en l'absence d'un SAGE couvrant ce secteur.

Du fait de l'état d'avancement de certains projets, il est suggéré que le préfet en charge du bassin Seine-Normandie, seule autorité couvrant l'aire concernée se voit confier la mission de constituer et d'animer un comité de pilotage de l'aménagement de la petite Seine.

**Il est donc suggéré la constitution d'un comité de pilotage des projets d'aménagement de la petite Seine, complété d'un comité technique.**

**Le comité de pilotage aurait pour mission :**

- **de faire le point et suivre les échéances et d'alerter les décideurs en cas de dérives ;**
- **d'impulser la mise en œuvre des études complémentaires et d'arbitrer les incohérences des démarches sectorielles de chacun des acteurs qui participent aux aménagements de la petite Seine et à la protection des milieux ;**
- **de proposer certains choix aux décideurs sur les aménagements.**

**Ce comité de pilotage devrait être complété par un comité technique** qui aurait pour mission de rendre compatibles les différentes études et démarches sectorielles des différents acteurs opérationnels de l'aménagement, de la protection et de la gestion des espaces ainsi que les bailleurs. Ce comité rendrait plus efficace l'engagement des



démarches sectorielles de chacun des maîtres d'ouvrage. Il pourrait ultérieurement se transformé ultérieurement en SAGE si une majorité d'acteurs locaux des deux régions concernées le souhaitait.

Ce comité de pilotage pourrait comprendre :

- les maîtres d'ouvrages des projets d'aménagement ou de gestion des espaces ( IIRBS, VNF, conservatoire des espaces... ) ;
- les collectivités locales concernées ( communes ou leur groupement les plus concernés, conseils généraux et régionaux ) ;
- les acteurs économiques et professionnels ( chargeurs et transporteurs, chambres consulaires ;
- les administrations d'État et les établissements publics (préfets de département, DIREN, agence de l'eau ) ;
- mouvement associatifs et groupements socio-économiques ayant un intérêt direct ( de protection des milieux naturels, de développement économique ainsi que les partenaires sociaux).

### **3.2. La maîtrise d'un processus long, de façon à lancer un débat public en 2010 et à donner un signe tangible d'avancement à tous les acteurs qui investissent en perspective d'une voie fluviale performante entre Bray et Nogent**

Le processus d'aménagement à grand gabarit pourrait être le suivant :

1. Terminer toutes les études de faisabilités afin d'organiser un débat public sur les aménagements de la Seine dans la traversée de la vallée de la Bassée jusqu'à Nogent. Ce débat public devrait concerner les projets à maîtrise d'ouvrages IIRBS et VNF. L'échéancier de 2010 envisagé par l'IIRBS pourrait être maintenu pour les deux projets. C'est à l'issue de ce débat public que l'État pourrait définitivement arrêter les caractéristique du grand gabarit retenu ;
2. Enquête publique (Bouchardeau, loi sur l'eau), sur la base d'un avant projet en perspective de conclure sur une DUP : 2011-2012 ;
3. Études de projet, enquête parcellaire, acquisition de terrains éventuels : 2013 ;
4. Dossier de consultation des entreprises : 2014 ;
5. Réalisation des travaux sur 2 à 3 ans : 2015 à 2017.

Les premières des priorités consistent à bien connaître les espaces et milieux susceptibles d'être touchés par le projet de mise à grand gabarit. Pour cela deux actions immédiates sont à mener sous la conduite de VNF : la définition du cahier des charges et le lancement des études de recensement des habitats et des espèces concernés sur la bande du projet d'aménagement (étude inscrite aux contrats de projet). Ensuite, il est

nécessaire de connaître les caractéristiques géologiques, géotechniques et hydrobiologiques des fonds du lit mineur. En parallèle, compte tenu de l'état d'avancement des études d'aménagement des retenues de la Bassée, il est indispensable que VNF puisse coopérer avec celles-ci pour donner des informations sur les types d'aménagement de la petite Seine qui peuvent être envisagés pour le passage des bateaux à grand gabarit. Plusieurs scénarii peuvent être testés : le bateau de 110m susceptible d'être chargé au maximum à 2.000 et à 3.000 tonnes (différence mouillage garantie entre 2m80 et 3m10) et le convoi de 170m, de manière à se décider en toute connaissance sur le choix d'un scénario d'aménagement à grand gabarit.

C'est essentiellement sur ces bases qu'un débat public peut être engagé et que le choix optimum de l'aménagement de la petite Seine peut être retenu. Les délais sont extrêmement tendus pour un débat public en 2010, mais il n'y a pas d'obstacles insurmontables dans la mesure où les deux maîtres d'ouvrages des études sont définis (IIRBS et VNF) et dans la mesure où ces études sont inscrites dans les contrats de projet.

Ce scénario, assez optimiste, montre le temps indispensable pour mettre en service cet aménagement. Il est compatible avec les délais de 7 à 8 années pour restaurer l'ensemble des ouvrages de la Seine amont et le branchement ferroviaire du port de Nogent. **Pour que ce programme soit considéré comme réaliste, il est indispensable qu'à minima, les deux premières phases puissent se dérouler sans retard. Il est donc important que l'ensemble des études, des reconnaissances de terrain se déroulent avec la plus grande efficacité. Les craintes formulées pour la protection des milieux naturels et sur les risques d'aggravation des inondations doivent être étudiées le plus en amont possible et sans faille. Ce travail d'études implique des recensement de terrains long. Il est nécessaire par ailleurs que les administrations en charge des procédures, en relation avec les maîtres d'ouvrage maîtrisent du mieux possible les procédures d'un projet localisé dans un espace très sensible.**

Sur la base de ces études, et après un débat public, la décision reviendrait à l'État de choisir le projet qui semble optimum, puis d'approfondir les conditions financières de mise en œuvre d'un projet d'aménagement à grand gabarit de la petite Seine.

### **3.3. Le développement d'un plan d'action de VNF sur des études opérationnelles à mener et pour une amélioration des conditions d'exploitation de la petite Seine**

- **Améliorer les conditions d'exploitation**

Parmi les deux plateformes projetées, celle de Nogent sous maîtrise d'ouvrage de la ville est en voie de mise en œuvre pour la première tranche d'une dizaine d'hectares. Elle doit permettre particulièrement la restructuration de la plateforme à conteneurs. Le désenclavement en bord d'eau d'industries existantes est en cours (diester, papeterie actuellement enclavées). Ces aménagements n'attendent pas des travaux de mise à

grand gabarit. Certes ils seront moins performants tant que cet aménagement ne sera pas mis en service, mais ils répondent à la demande locale des acteurs économiques Nogentais et Auboisis sous réserve que l'exploitation soit nettement améliorée. **Il est donc proposé que le Service de navigation de la Seine mis à disposition de VNF mette une priorité sur l'affectation de ses moyens humains sur le grand gabarit pour une ouverture à 14H minimum de la petite Seine (et de la Seine amont bien entendu)<sup>18</sup> et que soient permises certaines dérogations de gabarit de bateaux sur le canal de Beaulieu.** Le développement du trafic de conteneurs impose au moins la suppression d'une passerelle à l'écluse de Beaulieu qui limite le gabarit en cas de montée des eaux. **Il est proposé que le préfet de l'Aube, coordonne la recherche d'une solution et d'un montage financier avec les collectivités locales et VNF pour résoudre ce point dur.**

Le projet d'aménagement de la communauté de communes de Bray est à un stade moins avancé. Toutefois la communauté semble pouvoir assurer la maîtrise foncière progressive de 15 à 45 hectares. L'aménagement envisagé permettrait une zone de retournement de bateaux. Sans autres travaux que ceux d'entretien du canal, il favoriserait la multimodalité (VN/routes) pour les colis lourds le plus à l'est possible et sans perturber les agglomérations d'Ile-de-France. Par ailleurs, il permettrait provisoirement de charger ou compléter le chargement de bateaux à gravier jusqu'à environ 2 000 tonnes. **La mise en œuvre de cette plateforme est à concrétiser entre le port autonome de Paris, concédant exclusif en Ile-de-France, et la communauté de communes. Cette plateforme semble devoir jouer une fonction de relais, complémentaire à celle de Montereau et de Nogent sur Seine.**

- **Réaliser les études opérationnelles des travaux de rénovation d'ouvrages indépendants du choix des aménagement à grand gabarit**

D'autres travaux permettant d'assurer la fiabilité de la voie actuelle pourraient faire l'objet d'études opérationnelles. Il s'agit de la rénovation du barrage de Beaulieu inscrit au contrat de projets Champagne-Ardenne et de la rénovation de l'écluse de Jaulnes qui devrait être mise au gabarit des autres écluses pour ne plus constituer un verrou, notamment en tirant d'eau et qui pose des problèmes de sécurité pour les bateaux, notamment lors de son accessibilité.

### **3.4. Des pistes de financement possibles**

La proposition consiste à scinder l'aménagement en deux programmes distincts correspondant à des logiques et des finalités différentes, même si elles sont complémentaires :

- **poursuite du programme de restauration des ouvrages de la Seine en amont de Paris en Ile-de-France**

---

<sup>18</sup> Le Service de navigation de la Seine estime à une quinzaine d'agents ou de postes à transférer du petit au grand gabarit. Ce nombre paraît crédible au regard d'autres services qui disposent de 3, 5 à 4 agents en moyenne par écluse pour une ouverture de 14H par jour et 5 à 6 agents pour une ouverture à 18H par jour sans optimiser la gestion groupée d'écluses, ce qui réduirait ce nombre de postes.

Au cours des deux derniers contrats de plan, les ouvrages de la Seine à l'amont de Paris ont fait l'objet d'un programme de restauration et de fiabilisation. Le programme inscrit au présent contrat de projet doit être poursuivi. VNF propose un projet de restauration avec deux options, la rénovation d'une ou deux écluses par site. Ce programme intègre uniquement les ouvrages à l'aval de Montereau, alors que dans le CPER précédent, l'ensemble des ouvrages situés en Ile-de-France étaient inclus, dont, par exemple le barrage de Jaulnes. Cette couverture se justifie par l'intérêt de la région IDF à l'approvisionnement de Paris en granulat et au développement économique des collectivités à la frange de la région.

L'existence de deux écluses par site ne se justifie pas compte tenu du trafic qui est loin d'atteindre 15 millions de tonnes et sans un trafic de passagers ou de plaisance significatif<sup>19</sup>, valeurs qui peuvent entraîner une réflexion sur l'existence de deux écluses. La stratégie de restauration d'une écluse de grand gabarit par site reste à définir, pour éviter la moindre perturbation du trafic pendant la période de travaux. Par contre, il est suggéré que le programme complémentaire de rénovation des ouvrages de la Seine amont, au présent contrat de projet, intègre la reconstruction de l'écluse de Jaulnes.

**Une mission pourrait être confiée au préfet d'Ile-de-France pour engager des concertations sur le financement de ces travaux de rénovation des ouvrages de la Seine amont en Ile-de-France comme cela était envisagé en intégrant l'écluse de Jaulnes.**

- **L'aménagement de la voie à grand gabarit**

Les bénéficiaires de la mise à grand gabarit de la petite Seine sont au nombre de quatre :

**- l'État qui est le propriétaire de ce réseau magistral ;**

L'État participe à hauteur de 30% pour la création de la plateforme de Nogent, pour une somme, certes 10 fois moindre que la mise à grand gabarit de la petite Seine. Son soutien à ce projet, sous une forme à définir, serait cohérent avec sa participation au développement de plateforme en amont de la voie navigable.

**- VNF, maître d'ouvrage et exploitant de cette voie ;**

L'établissement retire des redevances, notamment hydrauliques, de cette voie, du fait de l'existence de la centrale de Nogent. Une restitution, au moins partielle, de cette redevance à ce territoire n'est pas absurde, même si elle peut paraître minime par rapport aux gains que les entreprises pourraient retirer de cet investissement<sup>20</sup>.

**- les chargeurs, comme cela a été démontré ci-dessus;**

La participation des chargeurs peut se faire via le péage<sup>21</sup>. Cette augmentation permettrait d'affecter une partie du gain réalisé par les chargeurs sur le coût du transport

---

<sup>19</sup> CF le doublement des écluses sur la Moselle en Allemagne

<sup>20</sup> La redevance de VNF ne correspond qu'au dixième des gains directs dont bénéficieraient les entreprises, si l'aménagement à grand gabarit existait

à l'amortissement des investissements. Cette augmentation serait d'autant plus justifiée que le montant des péages de VNF est nettement inférieur à ceux qui servent de référence au plan européen (Main-Neckar ; Moselle internationale) bien que les modalités soient différentes car basées sur la valeur des biens transportés. Toutefois, une augmentation de péages ne peut se concevoir que sur un itinéraire complet pour éviter qu'elle ne perturbe la concurrence entre territoires. La rénovation et la mise en sécurité de l'ensemble de la Seine à l'amont de Paris, tout comme l'accroissement des plages d'ouverture, pourraient justifier cette augmentation. Cette réflexion, bien entendu, ne peut pas être disjointe d'une politique nationale des péages de VNF.

– **les collectivités territoriales**

En effet, l'aménagement à grand gabarit est un des facteurs du développement endogène des territoires situés dans sa zone d'influence.

Les montages financiers possibles pour cet investissement sont doubles. Soit VNF a la capacité d'emprunter pour la part qui lui incomberait et pour celle affectée à la charge des usagers-clients de la voie navigable, en se couvrant sur les recettes de péages et une partie des redevances hydraulique à venir, soit l'opération se réalise par le biais d'un partenariat public-privé. Le choix entre les deux solutions doit être étudié sur la base de critères financiers et sur la capacité de l'établissement à piloter les travaux de cet aménagement en parallèle à la réalisation de tous les programmes de restauration des voies navigables dont il a la charge.

**L'hypothèse d'un surpéage moyen de 0,5 €/tonne pour les produits chargés ou déchargés sur la petite Seine et d'un surpéage de l'ordre de la moitié de cette valeur pour le frêt chargé ou déchargé sur le bassin navigable du bassin de la Seine entre Paris et la petite Seine, lors de la mise à grand gabarit<sup>22</sup>, pendant une période de 30 ans avec un taux de croissance de ces surpéages de 1,7 % par an, devrait permettre de couvrir le financement ( y. c; les frais annexes d'études et d'entretiens et les frais financiers liés à cette avance sur 30 ans) de la moitié des 150 millions**

---

<sup>21</sup> Le péage moyen des VN en France est relativement bas (0,001 €/t-km), à comparer à la Moselle internationale, le Main ou le Neckar en Allemagne pour lesquelles les tarifs sont de 3 à 4 fois supérieur en moyenne (0,0027 à 0,0064 ou 0,0074 €/t-km)

<sup>22</sup> Sur la base d'un volume de 6 Mt sur la Seine en amont de Montereau et 2 Mt en aval

**d'euros d'investissement d'aménagement de la petite Seine à grand gabarit.** Sur la base d'un volume déchargé et chargé constant ( hypothèse basse ) de 5 Mt sur la petite Seine à l'horizon de 2017 et de 6 Mt en aval jusqu'à Paris, le montant global des recettes de ces surpéages serait de l'ordre de 170 M€, en euros courants pour les trente années de péage.

La capacité contributive des chargeurs de la petite Seine correspondrait à 30% des gains directs engendrés par la mise à grand gabarit. Pour les chargeurs situés à l'aval de la petite Seine, le surcoût ne correspondrait qu'à une limitation de la concurrence des territoires amont-aval. Il apparaît cependant que ce surcoût moyen doit être modulé en fonction de la capacité et de l'intérêt économique des filières industrielles. Trois types de secteurs au minimum devrait être distingués, les granulats, les céréales et autres produits issus ou à destination de l'agriculture et les conteneurs.

Ces estimations sont à comparer aux études de tarification de Seine-Escaut réalisées par le comité Seine Escaut<sup>23</sup> qui reposent sur une analyse d'élasticité. Dans cette analyse, la valeur plancher du surpéage sur la section du nouveau canal est de 1,75 € et de 0,75 € sur les autres sections.

Cette hypothèse montre que le financement à 50 % de l'aménagement à grand gabarit de la petite Seine, par des ressources issues d'un surpéage, paraît crédible. Il est indispensable que des études semblables à celles de Seine-Escaut sur le bassin de la Seine à l'amont de Paris puissent affiner et confirmer ces premières données.

---

<sup>23</sup> Rapport final de l'étude de tarification et de financement de la liaison Seine-Escaut -25 mai 2007-

## Conclusion

Un aménagement de la Seine de Bray à Nogent au gabarit Va semble un choix équilibré du développement durable de ce territoire soumis à de multiples enjeux. L'intérêt d'un investissement de l'ordre de 150 M€ pour un aménagement structurel du territoire, au regard des bénéfices directs de l'ordre de 10 M€ par an par le milieu économique auquel il faut ajouter les effets induits et indirects paraît très intéressant.

Situé dans la zone sensible de la Bassée, ce projet implique une attention particulière afin de respecter les contraintes réglementaires qui ont été précisés dans différents documents ( ZNIEF, ..), ou des arrêtés particuliers. Toutefois, réglementairement, rien ne semble s'opposer à cet aménagement s'il est conçu dans un respect d'équilibre.

Néanmoins, il est indispensable d'aboutir rapidement à la conclusion des études préalables, en partie en cours, et inscrites au contrat de projet d'Ile-de-France et de Champagne-Ardenne. Ces études globales, économiques, techniques et environnementales nécessitent cependant un temps certain de recueil d'informations sur le terrain qu'il ne faut pas sous-estimer.

Toutes les démarches parallèles qui s'engagent pour l'aménagement ou la protection de ce territoire, avec pour chacune d'elles, un engagement quasiment des mêmes acteurs, doivent être coordonnées le plus rapidement possible pour éviter un discrédit de ces acteurs, dont l'État.

Les recommandations pour favoriser l'émergence d'un tel projet portent sur quatre points :

- 1- la nécessité d'un pilotage coordonné de l'ensemble des projets d'aménagement et de protection de la Bassée et de la petite Seine qui pourrait-être confié au préfet de bassin Seine-Normandie ;
- 2- la maîtrise d'un processus long, de façon à lancer un débat public en 2010 pour arbitrer le plus rapidement possible sur les choix qui en découleront et pour donner des signes tangibles sur l'avenir aux actuels et futurs investisseurs privés et publics qui attendent la mise à grand gabarit de la Seine de Bray à Nogent ;
- 3- le développement d'un plan d'action de VNF sur les études à réaliser immédiatement et sur l'amélioration des conditions d'exploitation de cette section le plus tôt possible. Par ailleurs, il est proposé que le préfet de l'Aube soit en charge de trouver une solution financière à la suppression d'un ouvrage communal qui limite le tirant d'air en cas de hautes eaux en amont du canal de Beaulieu ;
- 4- les pistes de financement possibles, en imputant les investissements de restauration de l'écluse de Jaulnes à la poursuite du programme de restauration d'une écluse par site de la voie d'eau à l'amont de Paris. Cette mission de négociation appartient au préfet d'Ile-de-France. Le financement du Barrage de Beaulieu est retenu au contrat de projet de Champagne-Ardenne. Pour les financements nécessaires à la mise à grand gabarit de

toute la section, le rapporteur propose de faire participer les bénéficiaires des investissements, notamment par le biais de l'augmentation des péages ou la création d'un surpéage sur l'ensemble de la Seine à l'amont de Paris qui pourrait couvrir la moitié de l'investissement, dans un cadre d'évolution de ceux-ci qui dépasse la seule problématique d'aménagement de la Seine de Bray sur Seine à Nogent sur Seine.

Les solutions de montage financier doivent être étudiées, non seulement au travers de la capacité ou non de VNF à emprunter, en se gageant sur le retour de péages et de redevances perçues sur le secteur, mais aussi en fonction de la capacité technique de l'établissement à piloter la mise en œuvre d'un tel projet au regard de son plan de charges.

**Pierre Verdeaux**



Ingénieur général  
des Ponts et Chaussées



# Annexes

# Annexe 1. Lettre de mission

05770-01



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*direction générale de la Mer et des Transports*  
*direction des transports maritimes, routiers et fluviaux*  
Le directeur

La Défense, le 26 MARS 2008

Nos réf. : 2008/25  
Vos réf. :  
Affaire suivie par :  
Alain DALEX  
Tél. : 01 40 81 10 22 – Fax : 01 40 81 72 90  
Courriel : alain.dalex@equipement.gouv.fr

## Note

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil  
général des Ponts et Chaussées  
(4<sup>e</sup> section)  
A l'attention de M. Claude GRESSIER

**Objet :** Projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine  
**PJ :**

Le développement des modes de transport de marchandises alternatifs à la route est l'un des enjeux majeurs de la politique de développement durable qui doit être conduite en Ile-de-France. Le contrat de projets État/Région (CPER) Ile-de-France 2007 – 2013 prévoit de porter les efforts de l'État et de la Région sur la poursuite de l'aménagement et de la modernisation des voies navigables. Dans ce cadre, le projet d'aménagement à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, paraît particulièrement intéressant. Il devrait être conduit sous la maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF).

Lors de son déplacement le 9 octobre 2007 à Bray-sur-Seine, le secrétaire d'État aux transports a reçu des propositions des élus locaux concernant cet aménagement.

Il a souhaité confier au CGPC une mission d'analyse de ce projet. Je vous saurais donc gré de désigner un membre du Conseil général des Ponts et Chaussées qui sera chargé de cette mission.

Il réalisera une évaluation précise de l'intérêt économique du projet, de son coût et des modalités possibles de financement compte tenu des autres priorités identifiées de VNF sur la base de laquelle il pourra être demandé au préfet concerné d'engager des concertations locales.

Le Directeur des Transports Maritimes  
Routiers et Fluviaux

Jean-Paul OURLIAC

Copie à :

Arche Sud 92055 La Défense Cedex  
Tél. : 01 40 81 21 22 – www.medad.gouv.fr

## Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

Entretiens personnalisés ou visites accompagnées des sites

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Guillot	Michel	Préfet de Seine et Marne
Rouyer	Christian	Préfet de l'Aube
Jacob	Christian	Maire de Provins
Ancelin	Gérard	Maire de Nogent sur Seine et v/pt CG Aube
Charles	Anne-Marie	Présidente de la communauté de communes de la Bassée
Bourlet	Jean-Pierre	Communauté de commune de la Bassée ; chargé des affaires économiques et des travaux
Parisot	Christophe	Pt de l'association de l'association des naturalistes de la vallée de Loisy et du massif de Fontainebleau
Branger ( monsieur)		association des naturalistes de la vallée de Loisy et du massif de Fontainebleau - permanent
Dicev ( Melle)		association des naturalistes de la vallée de Loisy et du massif de Fontainebleau - permanent
Hubert	Louis	DIREN Ile de France ( directeur)
Adnot	Michel	DIREN Ile de France : délégation de bassin, chef du service de l'eau et des milieux aquatiques
Daly		DIREN Ile de France : chef du service hydrométrie et risques naturels
Caron	Philippe	DIREN Champagne-Ardenne
Mourlon	Sophie	DRIRE Champagne-Ardenne (Directrice P.I.)
Baron	Thierry	Sous préfet de Provins
Ourliac	Jean Paul	MEEDDAT directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Papinutti	Marc	MEEDDAT directeur des infrastructures de transport
Petit-Lebrun	Cécile	MEEDDAT direction des infrastructures de transport ; chef de bureau
Duclaux	Thierry	VNF directeur général
Lambert	Patrick	VNF directeur général adjoint
Andrivon	Isabelle	VNF directrice des infrastructure
Bacot	Marie-Anne	Directrice du port autonome de Paris, du SN bassin de la Seine et de la direction interrégionale VNF du bassin Seine
Thomas-Bourgneuf	Gaston	VNF et SN bassin Seine : directeur délégué
Lasserre	Lucette	VNF bassin Seine et PAP: chef de l'arrondissement Seine amont
Berbain	Antoine	VNF direction bassin de la Seine: chef du service technique
Banderier	Jacques	DDEA Aube : directeur adjoint
Rizzolli		IIRBS : directeur technique ( entretien téléphonique)
Henry	Jean-Michel	Président de l'association pour le développement du trafic fluvial sur la Seine
Soufflet	Jean-Michel	PDG du groupe SOUFFLET

Contributions écrites:

- M. Pascal Maret directeur de l'eau, des milieux aquatiques et de l'agriculture de l'agence de l'eau Seine-Normandie
- M. Jean René Lemoine du comité des armateurs fluviaux
- M. Didier Marteau président de la chambre d'agriculture de l'Aube

Réunion du 25 août avec les professionnels présidée par M. Henry, président de l'association pour le développement du trafic fluvial de la Seine

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Henry	Jean-Michel	Directeur des relations extérieures du groupe SOUFFLET
Haquin	Rémy	VALFRANCE
Brassey	Christophe	DG de NOURICIA
Cochet	Jean-Pierre	COHESIS
Brinon	Alain	DG délégué SAIPOL
Beury	Jean-Aimé	D. MEFRO
Charle	Anne-Marie	A2C / présidente des sociétés de granulats représentantes de CEMEX, GSM, VICAT et HOLCIM
Collot	Thierry	MORGANI-ZEIMETT
Dubois	Fabrice	SOUFFLET: responsable de la logistique

Réunion du 15 septembre avec les membres du pays provinois présidé par Christian Jacob

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Cognyl	Gérard	Maire de Melz/CC du Provinois
Fenary	Nicolas	Maire de Monceaux les Provins /CC du Provinois
Grespier	Georges-Michel	Maire de Villiers St Georges/CC Provinois
Jacob	Christian	Maire de Provins/Pt CC Provinois
Maury	Brigitte	Maire de Beton-Bazoches/CC Provinois
Sottiez	Jean-Patrick	Maire de Soisy-Bouy/CC Provinois
Charle	Anne-Marie	Maire de St Sauveur/Pte CC La Bassée
Foret	Michel	Maire de Chalmaison/CC La Bassée

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Satiat	Dominique	Maire de Bray sur Seine/CC La Bassée
Denormandie	Roger	Pt de la CC du Montois
Gautry	Jean-Claude	Maire de Paroy/CC du Montois
Richard	Gisèle	Maire de Sognolles en Montois/CC du Montois
Delaune	René	Maire de Chatenay
Benoit	Francis	Maire de Gravon
Michel	Monique	Maire de Jaulnes
Carrasco	Gérard	Maire de Mouy
Petillard	Fabrice	Représentant le maire de Villiers

Réunion du 15 septembre avec des professionnels du transport à Bray sous la présidence de Monsieur Satiat maire de Bray sur Seine

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Satiat	Dominique	Maire de Bray sur Seine
Cormerois	J.M.	Adjoint au maire de Bray
Saumer	Léon	" "
Vignot		SICA - INVIVO
Brasset	Christophe	NOURRICIA
Clément	Patrick	TPS Blanchet
Fouquet		Sté de transport fluvial
Caron	Céline	" "
Genot	Alexis	TPS Capelle
Collot		MORGAGNI

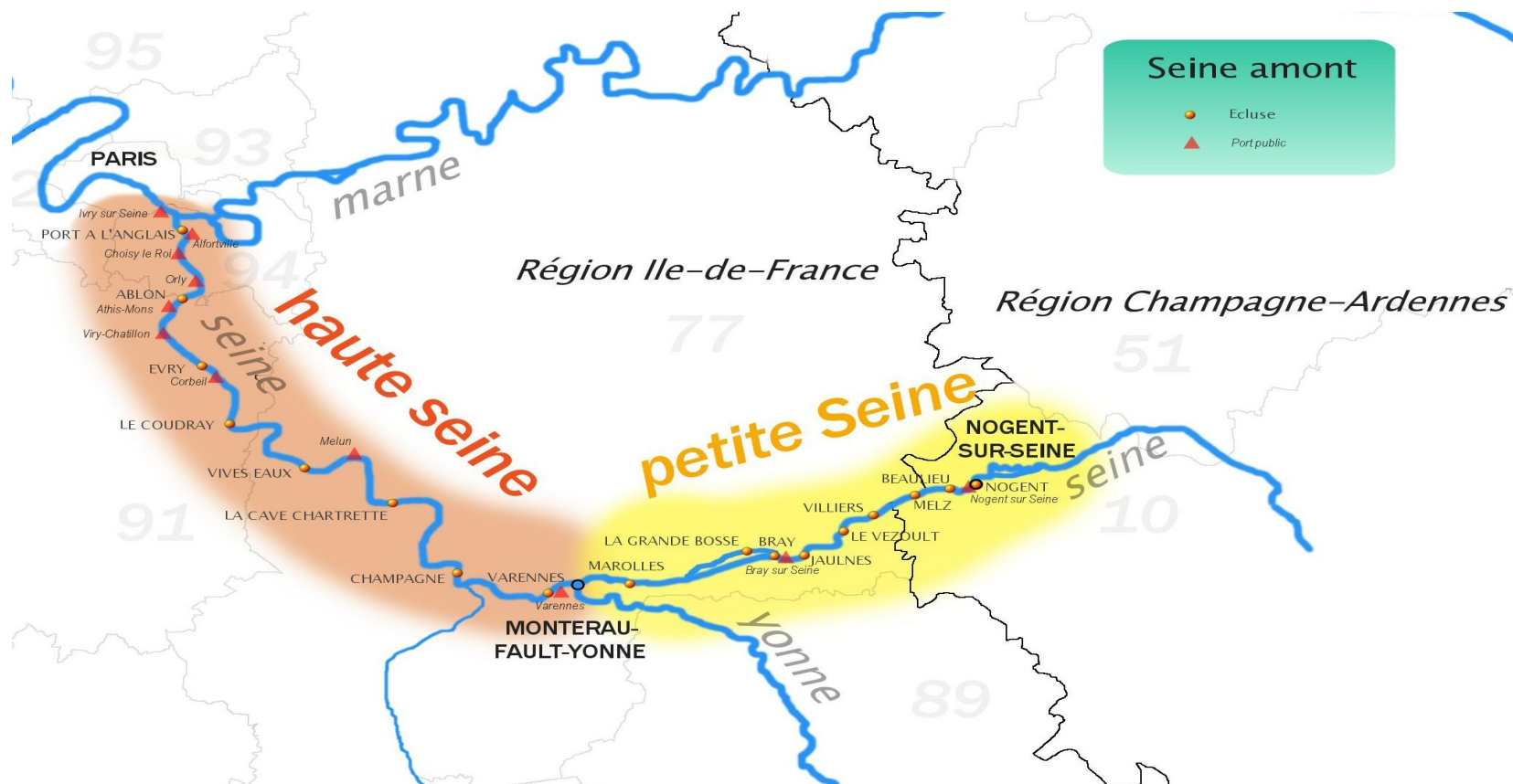
Réunion du 26 septembre à Nogent sur Seine présidée par Monsieur le préfet de l'Aube

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Rouyer	Christian	Préfet de l'Aube
Ancelin	Gérard	Maire de Nogent sur Seine , v/pt du CG de l'Aube et représentant P. Hadnot PCG Aube
Mouline	Jean Jacques	Sous préfet de Nogent
Ruffin	Robert	Préfecture de région Champagne Ardenne
Bergerat	Hermine	DRE champagne Ardenne: service transports
Lasserre	Lucette	VNF: arrondissement Seine amont
Roger	Patrick	VNF : subdivision Nogent/seine
Leon	Marie	Préfecture: stagiaire ENA
Pouzier	Claude	DDEA Aube : agence ouest
Demailly	Elodie	DRE champagne Ardenne
Neeser	Thierry	Maire adjoint Nogent/seine
Fadin	Hugues	Maire adjoint Nogent/seine
Gravier	Robert	EDF - CNPE Nogent/seine
Huselstein	Rachel	EDF – CNPE Nogent/seine ingénieur environnement
Mahot	Gérard	Chambre d'agriculture de l'Aube : V/ Pt
Henry	Jean-Michel	Association pour le développement du trafic fluvial sur la Seine
Martinez		CCI de Troyes
Belnot	Éric	Conservatoire du patrimoine naturel de Champagne Ardenne : directeur
Geneste	Guillaume	Association nature du nogentais
Tison	Jean Claude	Conseiller municipal de Courcevoy

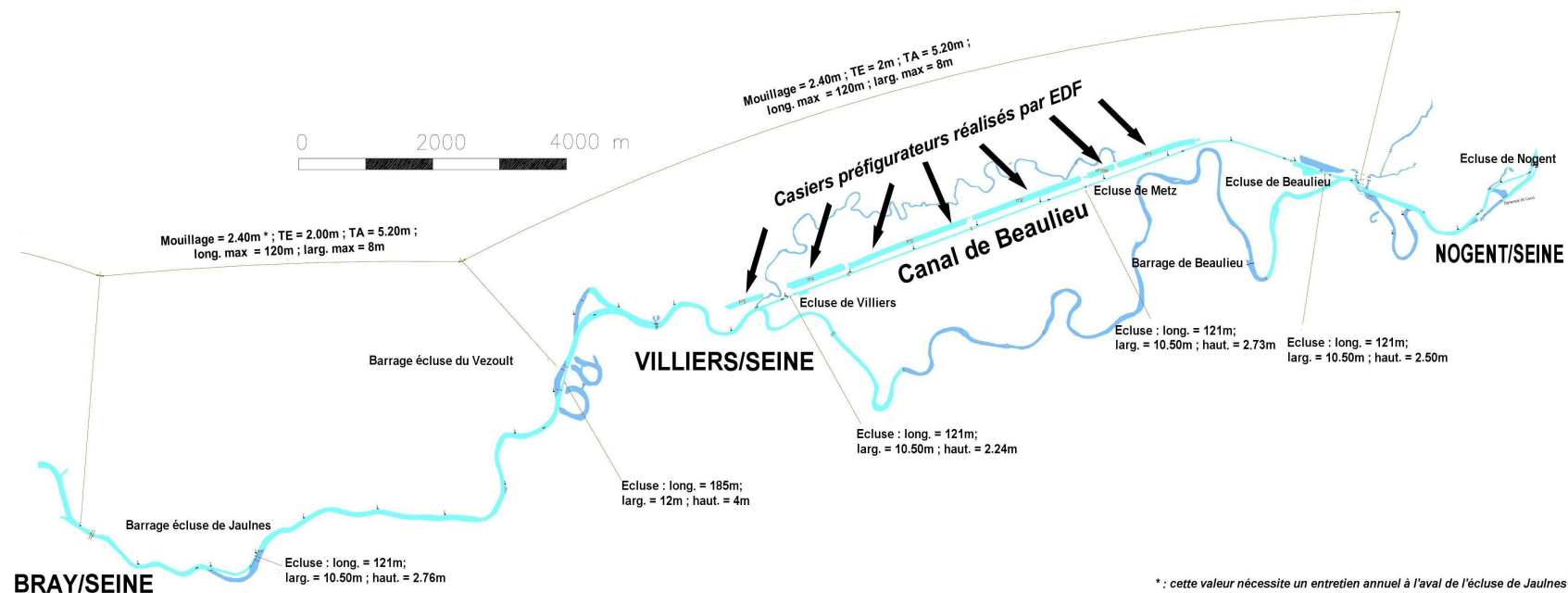
<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>
Ducros	Louis	Adjoint au maire de Courcevoy
Chantedez	Marc	Courcevoy
Veziat	Patricia	DGS Nogent/seine
Banderier	Jacques	DDEA Aube : directeur adjoint



### Annexe 3. Schéma de la Seine à l'amont de Paris



## Annexe 4. Schéma du gabarit des ouvrages de la petite Seine



# Annexe 5. Classification des gabarits de navigation européen



Classification C.E.M.T. de 1992

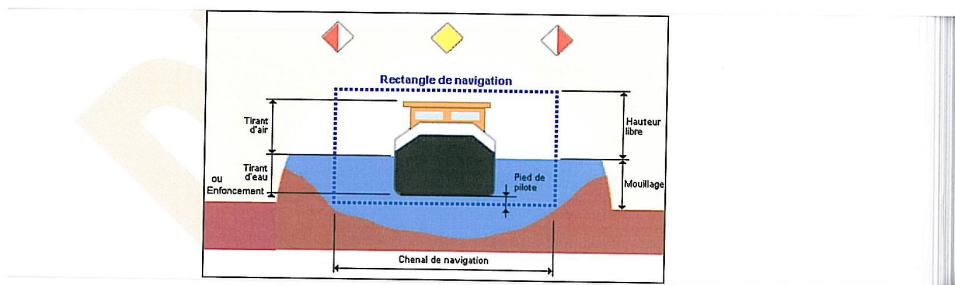
Type des voies navigables Type of inland waterways	Classes de voies navigables Classes of navigable waterways	Automoteurs et chalands Motor vessels and barges					Convois poussés Pushed convoys					Hauteur minimale sous les ponts Minimum height under bridges		
		Type de bateaux : caractéristiques générales Type of vessel : general characteristics					Type de convoi : caractéristiques générales Type of convoy : general characteristics							
		Dénomination Designation	Longueur Length	Largeur Beam	Tirant d'eau Draught	Tonnage Tonnage	Longueur Length	Largeur Beam	Tirant d'eau Draught	Tonnage Tonnage				
		m	m	m	T	m	m	m	T	m				
D'INTÉRÊT RÉGIONAL OF REGIONAL IMPORTANCE	A l'Ouest de l'Elbe To west of Elbe	I	Péniche Barge	38-50	5.05	1.80-2.20	250-400					4.00		
		II	Kast-Campinois Campine-Barge	50-55	6.60	2.50	400-650					4.00-5.00		
		III	Gustave Koening's	67-80	8.20	2.50	650-1000					4.00-5.00		
	A l'Est de l'Elbe To east of Elbe	I	Grosse Finow	41	4.70	1.40	180					3.00		
		II	Barke Motorrows 500	57	7.50-9.00	1.60	500-630					3.00		
		III		67-70	8.20-9.00	1.60-2.00	470-700		118-132	8.230-9.00	1.60-2.00	1000-1200	4.00	
	D'INTÉRÊT INTERNATIONAL OF INTERNATIONAL IMPORTANCE		IV	Johann Welfke	80-85	9.50	2.50	1000-1500		85	9.50	2.50-2.80	1250-1450	5.25 9.00
			Va	Grands Rhénans Large Rhine Vessels	95-110	11.40	2.50-2.80	1500-3000		95-110	11.40	2.50-4.50	1600-3000	5.25 7.00 9.10
			Vb							172-185	11.40	2.50-4.50	3200-6000	7.00 9.10
			Vfa							95-110	22.80	2.50-4.50	3200-6000	7.00 9.10
Vfb				140	15.00	3.90			185-195	22.80	2.50-4.50	6400-12000	7.00 9.10	
		Vfc						270-280 193-200	22.80	2.50-4.50	9600-18000	9.10		
								33.00-34.20			9600-18000			
								285 195			33.00 34.20		2.50-4.50	14500-27000

**Notes relatives au tableau de classification**

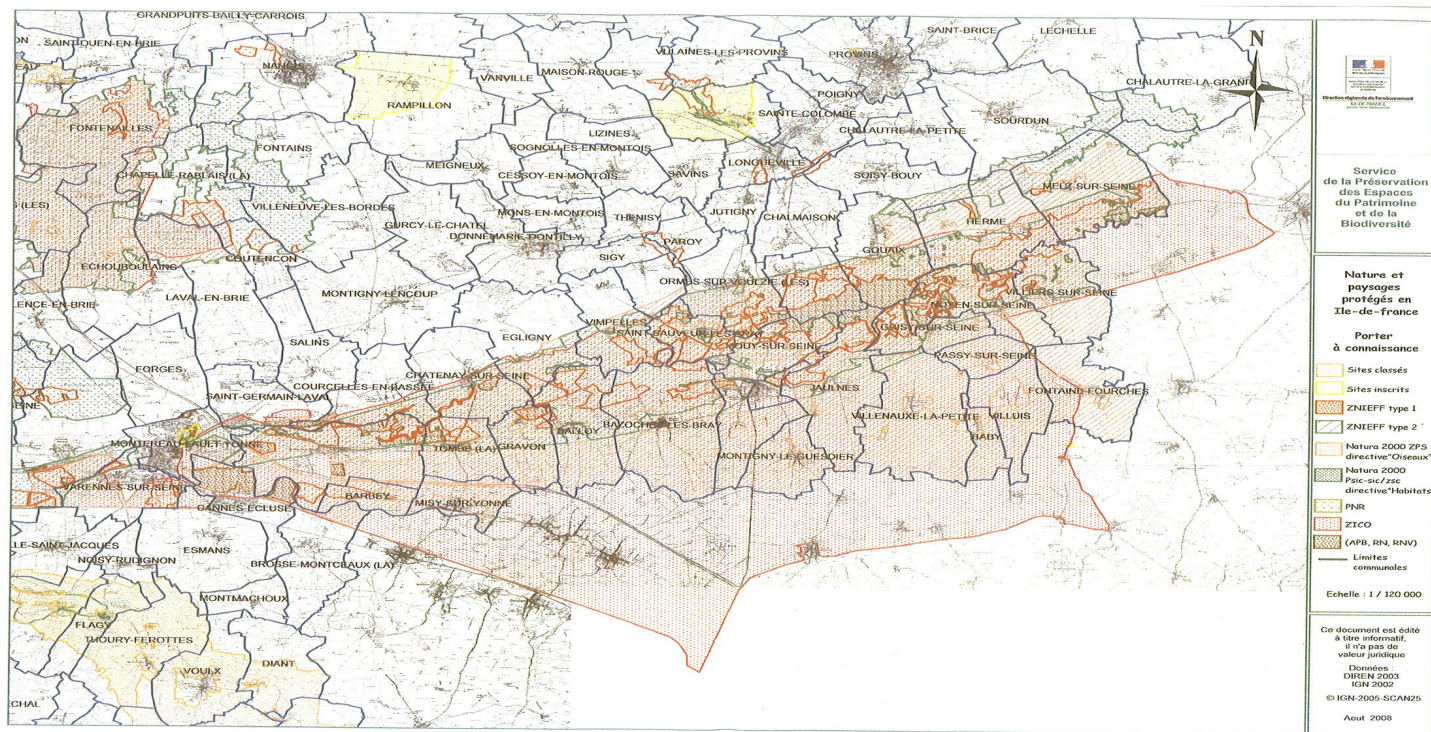
- Le premier chiffre tient compte de situations réelles alors que le second correspond à une évolution future ainsi que, dans certains cas, à des situations réelles.
- Compte tenu d'une marge de sécurité de 30 cm environ entre le point le plus élevé de la structure du bateau ou de sa charge sur le pont.
- Compte tenu des dimensions des unités automotrices prévues pour le transroulage et le transport de conteneurs : les dimensions indiquées sont approximatives.
- Hauteurs vérifiées pour le transport de conteneurs :  
 5,25 m pour les bateaux transportant 2 couches de conteneurs;  
 7,00 m pour les bateaux transportant 3 couches de conteneurs;  
 9,10 m pour les bateaux transportant 4 couches de conteneurs.  
 50% des conteneurs peuvent être vides ou un lestage serait nécessaire.
- Le tirant d'eau pour une voie navigable donnée doit être défini en fonction des conditions locales.
- Des convois composés d'un plus grand nombre de barges peuvent aussi être utilisés sur certains tronçons de voies navigables de la classe VII. Dans ce cas, les dimensions horizontales peuvent être supérieures aux valeurs indiquées dans le tableau.

Rapport du Groupe de l'Est et du Sud

## Annexe 6. Définition des termes du profil en travers d'une voie navigable

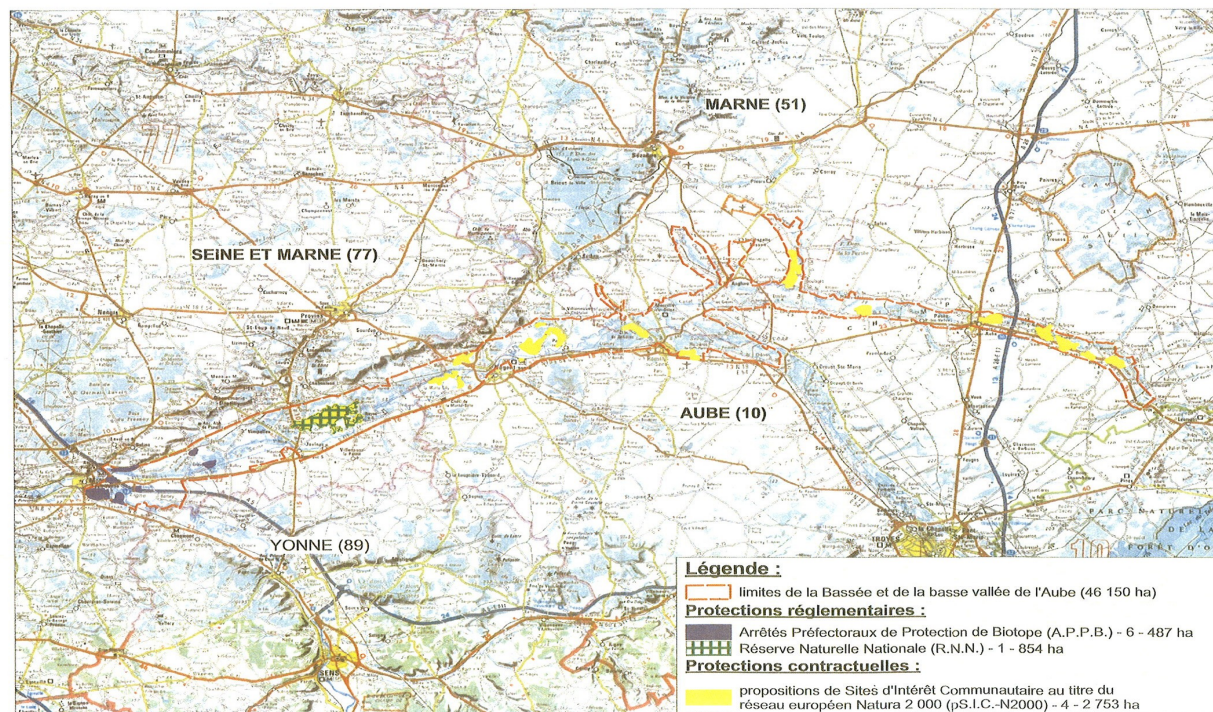


## Annexe 7. Nature et paysages protégés en Ile de France

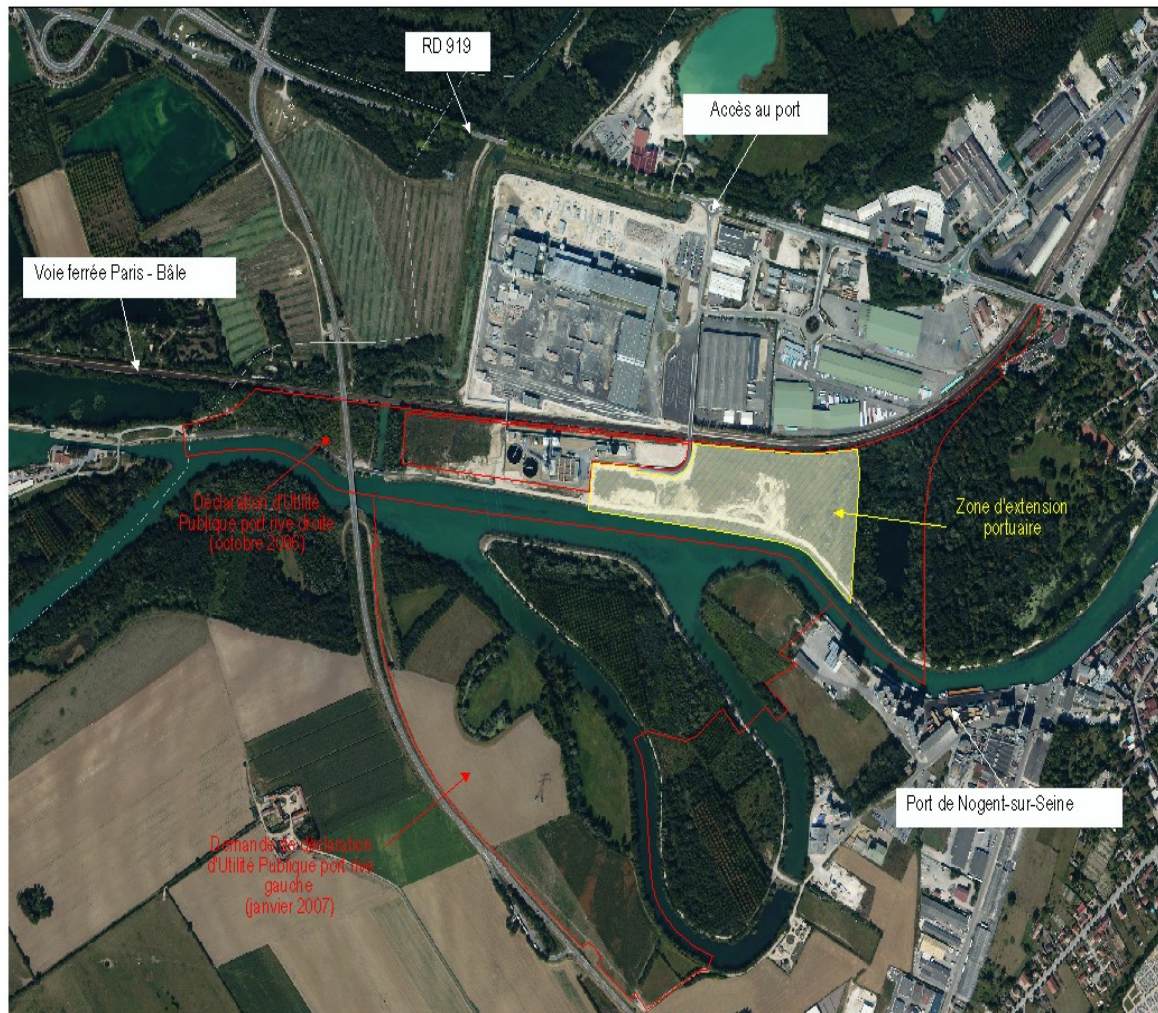




## Annexe 8. Zones réglementées autour de la petite Seine

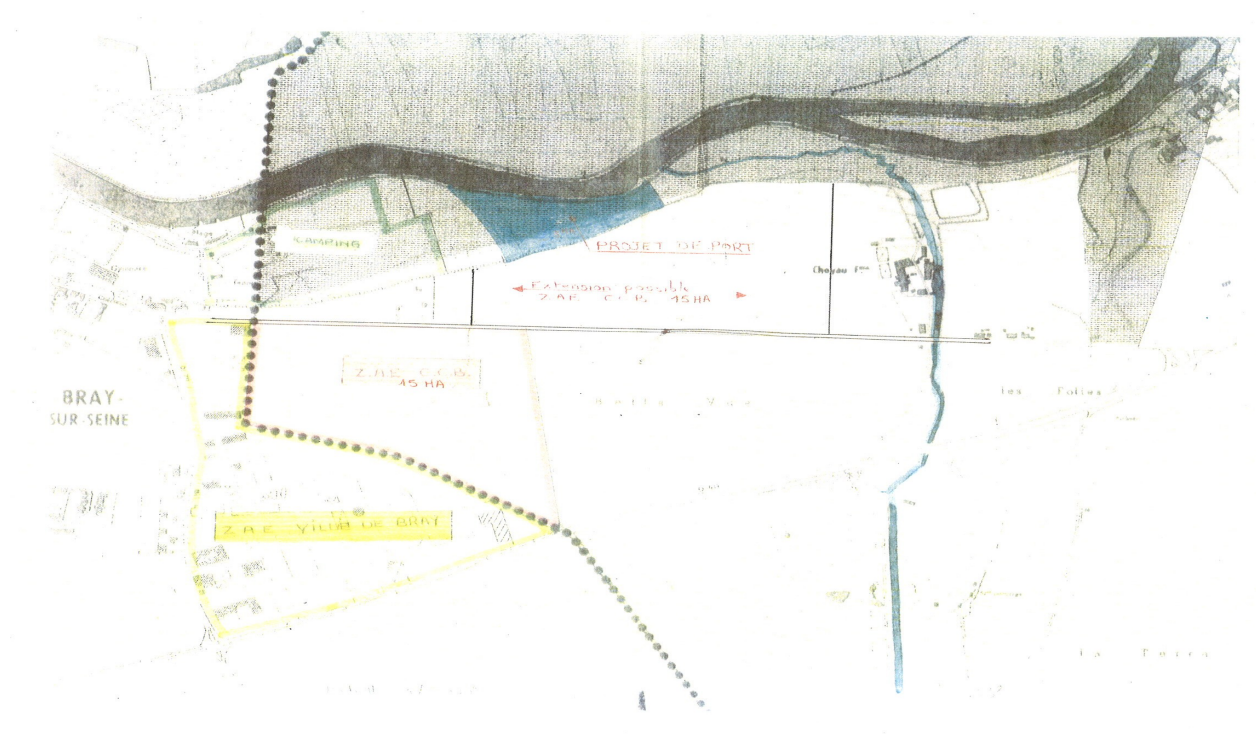


## Annexe 9. Plan d'aménagement des plateformes de Nogent





## Annexe 10. Schéma d'aménagement de la plateforme de Bray





## Annexe 11. Glossaire des acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
IIRBS	Institut Interdépartemental des Barrages et Réservoirs du Bassin de la Seine
CEMT	Conférence Européenne des Ministre des Transports
CC	Communauté de communes
CG	Conseil Général
DDEA	Direction Départemental de l'Équipement et de l'Agriculture
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
DIREN	DIrection Régionale de l'ENvironnement
DRIRE	Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable

7<sup>e</sup> section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation  
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex  
Tél. (33)01 40 81 68 12/45