

## La Lettre de France Nature Environnement Seine-et-Marne

N°21 – Mars 2021

### **Numéro spécial Canal Grand Gabarit Entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine**

# **NON** à un grand projet inutile

En période de difficultés économiques, chiffré, aujourd'hui, à 343 millions d'euros, alors que des alternatives existent ;

Aux conséquences néfastes sur la ressource en eau, les milieux naturels, la biodiversité ;

Aux impacts négatifs sur le climat ;

Aux impacts sociaux non évalués.

**NOUS DEMANDONS :**

**SON ABANDON ;**

**LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROJET ALTERNATIF :**

S'appuyant sur les infrastructures existantes et le développement intensif du transport de matières par fret ferroviaire (Le transport ferroviaire est le moins émetteur de CO2) ;

S'inscrivant exclusivement dans l'intérêt général.

**Informons-nous, exprimons-nous !**

**Signons, faisons signer la pétition**

proposée par FNE Seine-et-Marne

**Non à la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-  
sur-Seine et Nogent-sur Seine**

## Editorial

La pandémie cache utilement les crises climatiques et environnementale qui, si elles ne sont pas réglées, conduiront à des évènements encore plus graves. Pourquoi utilement ?

Parce qu'elle est un prétexte pour ne pas organiser un vrai débat démocratique, public.

Les intérêts des acteurs économiques ou politiques prennent alors le dessus : tel grand groupe qui fait du lobbying, tel député qui demande l'accélération de la procédure, tel technocrate fasciné par ce qu'il considère comme un grand projet.

Les citoyens, à travers leurs compétences professionnelles, leurs capacités militantes, leurs associations construisent des propositions alternatives balayées d'un revers de main lors des enquêtes publiques dont les conclusions sont toujours quasi certaines avant même leur démarrage.

Il pourrait y avoir un grand débat public, projet contre projet. Mais alors les intérêts particuliers seraient en danger. C'EST CE PROJET QUE CE NUMERO SPECIAL SOUHAITE VOUS PRESENTER.

« *En démocratie, la politique est l'art de faire croire au peuple qu'il gouverne.* » a écrit Louis Latzarus.

Face à un grand projet inutile comme la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine, nous ne sommes pas dupes.

Nous appelons toutes celles et tous ceux attaché(e)s à une vraie transition écologique et sociale, partout, à se mobiliser et à refuser que le patrimoine commun soit mis au service de quelques-uns, au détriment du plus grand nombre.

***Bernard Bruneau, Président de FNE Seine-et-Marne***

## Sommaire

*Cliquez sur l'article que vous souhaitez lire*

***Un projet de construction d'un canal à grand gabarit reliant La Grande Bosse à Nogent-sur-Seine : le bilan de France Nature Environnement***

***En résumé***

***Le contexte de la Bassée***

***Le projet de VNF***

***Conclusion du débat public***

***La suite du projet en post-débat public***

*Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel*

*Synthèse de l'avis de l'autorité environnementale*

*Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement*

*Avis de France Nature Environnement*

*Conclusion*

## ***Un projet de construction d'un canal à grand gabarit reliant La Grande Bosse à Nogent-sur-Seine : le bilan de France Nature Environnement***

### ***En résumé***

La Bassée est une zone humide de 24 000 hectares située à 90km au Sud-Est de Paris. Traversée par la Seine, elle constitue la dernière zone inondable pour partie fonctionnelle en amont de la capitale. Par sa topographie et sa géologie particulière, ce territoire est à l'interface entre des enjeux de protection environnementale (aires de protection, réserve naturelle, plaine alluviale d'inondations...) et des enjeux de développement économique (canaux, gravières...).

L'établissement Voies Navigables de France (VNF) a proposé un projet de construction d'un canal à grand gabarit reliant La Grande Bosse à Nogent-sur-Seine. L'objectif de VNF est de favoriser le transport par voie fluviale en augmentant le tonnage des péniches à 2 500 tonnes, permettant une réduction du transport routier et « une plus grande attractivité du territoire ». Le coût du projet serait d'environ 343 millions d'euros (valeur 2018).

Après un débat public en 2012 et un post-débat public de 2012 à 2019, une enquête publique est en cours (du 18 janvier au 18 février 2021) afin de valider ou non ce projet. Ce présent document a été réalisé pour cette enquête, afin de faire valoir l'avis de FNE qui s'oppose au projet porté par VNF.

Après une synthèse du projet, des débats et des post-débats publics, ainsi que les avis des experts missionnés pour analyser l'ouvrage (CSRPN, AE et SGPI), FNE pose le bilan suivant :

- Le projet porté par VNF doit s'inscrire dans un contexte plus global de **préserver et restaurer les zones humides naturelles dans leur rôle de zone d'expansion naturelle de crue**. Les constructions successives du canal de Bray-La Tombe et de Beaulieu, ainsi que la mise en place du casier pilote par l'EPTB Seine Grands Lacs et le présent projet de mise à grand gabarit du canal de la Seine sont autant de projets qui **perturbent de façon majeure le rôle de La Bassée en tant que régulateur de crues et de soutien à l'étiage**.
- **Des infrastructures ferroviaires publiques existent déjà pour le transport de marchandises.**
- **La neutralité hydraulique n'est pas garantie**, ce qui asséchera les milieux humides en été et fera perdre à la Seine sa capacité d'atténuer les crues entraînant **de plus forts risques d'inondations**.
- **Les précédents ouvrages de VNF** ont montré qu'il est possible d'émettre des réserves quant à la capacité de VNF à tenir ses engagements environnementaux et d'entretien des ouvrages.



- **Un manque de cohérence des travaux** avec le potentiel levier touristique de la région autour d'une zone humide d'importance nationale.
- **Le modèle économique** affirmant un accroissement du transport fluvial d'ici 2060 est très discutable, ce qui ne permet pas de justifier une mise à grand gabarit.
- **Le financement est discutable.**

### **Une contre-proposition**

C'est sur ce dernier point que la fédération compte articuler le contre-projet qu'elle propose. Il s'agit d'utiliser et d'améliorer les voies marchandes déjà existantes afin de réduire les travaux à effectuer, diminuant ainsi les coûts et les effets environnementaux. D'une part, il est possible d'augmenter le tonnage maximum des péniches à 1 000 tonnes, pour que seul le canal de Beaulieu subisse des travaux modestes. D'autre part, la voie ferroviaire déjà présente à Nogent-sur-Seine permettra de compléter la voie fluviale. En ce sens, FNE a réalisé une modélisation montrant que ce mixte de transports permettrait de répondre à la demande croissante d'exportation de marchandises, ce qui rend le projet de VNF inutile.

Cette contre-proposition, en plus de répondre aux mêmes objectifs que ceux de VNF, ne met pas la France en contradiction avec la Directive Cadre sur l'Eau de l'Europe d'Octobre 2000. La proposition respecte bien plus le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de l'Agence de l'Eau Seine Normandie, les directives du Code de l'environnement (celles touchant notamment à la protection de la biodiversité), le principe de développement durable et la mise en œuvre globale de la « transition écologique » voulue par le Président de la République et le gouvernement de notre pays que le canal proposé par VNF.

### ***Le contexte de la Bassée***

Située à 90 km au Sud-Est de Paris, La Bassée est une vaste plaine alluviale en amont de la Seine s'étendant de Romilly-sur-Seine en amont (confluence Seine-Aube) à Montereau-Fault-Yonne en aval (confluence Seine-Yonne). La faible pente du fond de vallée ainsi que sa largeur ont permis à la Seine d'évoluer librement, en créant et abandonnant des méandres, depuis le Quaternaire (2,5 millions d'années). En résulte un territoire de 24 000 hectares riche en biodiversité inféodée aux milieux humides, support pendant des siècles de diverses activités humaines, notamment agricoles et dernière grande zone inondable en amont de Paris.

La plaine alluviale de la Bassée est considérée comme ayant une importance considérable en matière de conservation de la biodiversité. Elle est inscrite dans une ZNIEFF de type 2 (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) et possède de nombreuses ZNIEFF de type 1. Elle est par ailleurs concernée par deux directives européennes, la Directive Oiseaux (1980) et la Directive Habitats (1992, Natura 2000), l'ensemble du territoire étant classé en Zone de Protection Spéciale et Zone Spéciale de Conservation. Elle héberge aussi dans sa partie amont, en rive droite non loin de Nogent-sur-Seine dans le département de Seine-et-Marne, la Réserve Naturelle nationale de la Bassée, composée principalement de forêts alluviales, créée en 2002 et qui s'étend sur 854 hectares et 7 communes dans le département de la Seine et Marne.



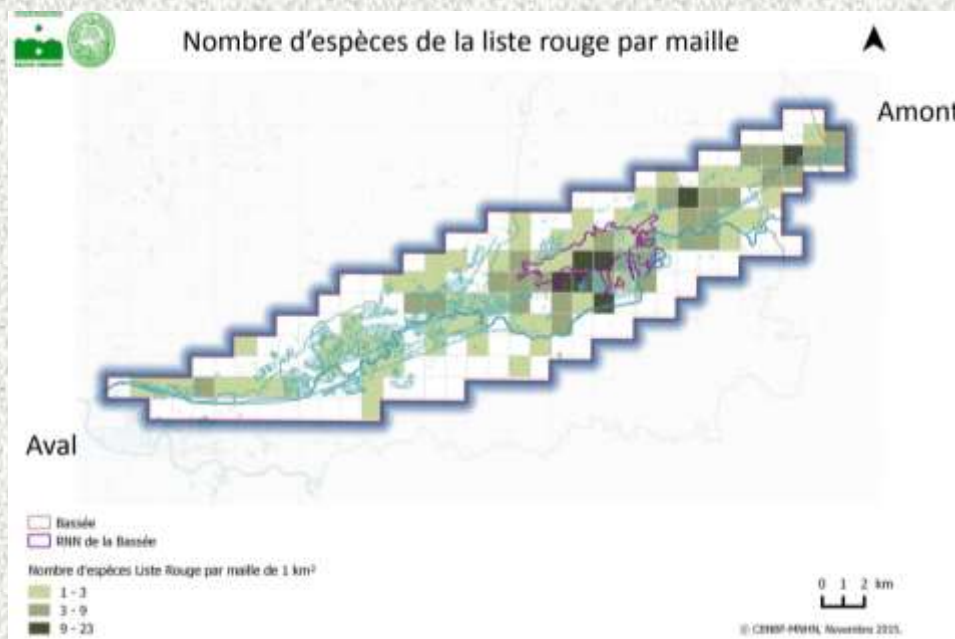


Illustration 1 : carte de la diversité végétale menacée sur la Bassée (MNH et CBN)

En 2015, le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien ainsi que le Muséum National d'Histoire Naturelle ont conjointement réalisé une étude sur cette plaine et l'ont classé comme étant l'un des territoires les plus riches d'Île-de-France en matière de biodiversité végétale. Elle héberge 200 espèces d'oiseaux, 600 espèces de plantes, dont 80 espèces classées dans la « liste rouge » de l'Union Internationale de Conservation de la Nature y ont été observées ainsi que 8 espèces protégées sur tout le territoire de France métropolitaine (dont la Vigne sauvage *Vitis vinifera ssp. sylvestris*).

Dès le milieu du 19<sup>ème</sup> siècle, le territoire de La Bassée a fait l'objet d'une politique d'aménagement pour le transport de marchandises, afin de relier le territoire à la capitale. Ainsi, entre La Tombe et Bray-sur-Seine, deux canaux ont été creusés pour faire circuler des péniches de 3 000 tonnes (voir ci-dessous). Plus en amont, un canal reliant Beaulieu à Villiers-sur-Seine a été creusé pour permettre à des bateaux d'un tonnage n'excédant pas les 650 tonnes (ou 1 000 tonnes sous dérogation) de naviguer sans passer par les méandres de la Seine. Enfin, à la moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, Nogent-sur-Seine a mis en service une gare SNCF servant aujourd'hui pour le fret ferroviaire. Ces voies navigables et ferroviaires permettent actuellement le transport de granulats et de céréales produites dans la région vers la façade atlantique.



Illustration 2 : carte des canaux creusés en aval de Bray-sur-Seine



La seconde moitié du 20ème siècle a également été marquée, dans la partie aval de La Bassée par l'exploitation industrielle de nombreuses gravières, avec des superficies moyennes de 50 hectares, dont certaines sont encore en activité aujourd'hui. Les carrières de granulats alluvionnaires qui ne sont plus exploitées ont laissé place à des plans d'eau faisant partie intégrante du paysage et qui sont devenus des habitats privilégiés / intéressants pour de nombreuses espèces animales et végétales. C'est afin de préserver ces vestiges écologiques liés aux anciens usages dans la partie amont du site que la Réserve Nationale de la Bassée a été créée.

La Bassée est aujourd'hui concernée par deux projets d'envergure menés conjointement et qui ont fait l'objet d'un débat public. Un projet de construction d'une série de « casiers » dans le secteur aval de la zone humide, sur 2300 hectares, soit 15 % environ de la surface de La Bassée. Les casiers, remplis une fois tous les 5 ans en moyennes devraient permettre de stocker 55 millions de m<sup>3</sup> d'eau et de pallier à l'aggravation du risque naturel d'inondations pour Paris et l'Île-de-France suite à la mise à grand gabarit de la Seine par VNF. Le chantier du premier dit du « casier pilote », sur les communes de Chatenay-sur-Seine, Egligny, Balloy et Gravon devrait commencer en 2021. FNE a proposé de réfléchir à des alternatives à ce projet, dont une consistant à restaurer les écoulements naturels et retrouver un bon fonctionnement de la plaine alluviale entre Bray-sur-Seine et Marolles-sur-Seine, sans remettre en cause la navigation, en comblant une partie du lit artificialisé dans les années 70.

Celui qui sera détaillé ici est le projet porté par VNF (Voies Navigable de France) consistant en la mise à grand gabarit de la partie amont de la Seine, c'est-à-dire de la Grande Bosse à Nogent-sur-Seine. Cela représente un tronçon de 28,5 km, pour permettre la navigation de bateaux de tonnages importants (avec un maximum de 2500 tonnes fixé par le débat public). Suite au débat public, tenu du novembre 2011 à février 2012, plusieurs avis ont été recueillis à propos de la construction de ce nouveau canal. Ils seront résumés dans ce présent document.

**FNE rappelle qu'il est prioritaire de restaurer au maximum le rôle initial de La Bassée en tant que zone naturelle d'expansion de crue et de soutien à l'étiage. Le projet soutenu par VNF ainsi que la construction du casier pilote par l'EPTB Seine Grands Lacs s'opposent au maintien de ces capacités.**

### ***Le projet de VNF***

L'objectif de cette construction vise à répondre à l'augmentation du trafic fluvial dans la zone de La Bassée et permettre de faire circuler des transporteurs de 2 500 tonnes de Nogent-sur-Seine jusqu'au port du Havre et inversement (voir carte ci-dessous). Comme dit précédemment, aujourd'hui seuls les transporteurs de moins de 650 tonnes (voire 950 tonnes sous dérogations) peuvent, théoriquement, naviguer entre la Grande Bosse et Nogent-sur-Seine. Pour VNF cela représente un « obstacle » auquel il faudrait remédier.



Illustration 3 : tracé du projet de canal à grand gabarit de VNF (source VNF)

Les travaux représentent un aménagement de la Seine sur 28,5 kilomètres dont 10 kilomètres de canal qui seront creusés sur une ancienne gravière (en parallèle du canal de Beaulieu). Ces travaux s’accompagneront de la création de deux écluses (Jaulnes et Courceroy), d’une porte de garde (Beaulieu), de ponts (à Port Montain notamment mais aussi sur tout le long du canal pour assurer les liaisons routières) et de divers autres équipements nécessaires à la navigation.

### Conclusion du débat public

Suite au débat public qui s’est tenu durant plusieurs mois, la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) a rédigé un rapport de synthèse en mars 2012 sur les avis des différents acteurs impliqués et/ou impactés par le projet porté par VNF.

Globalement, les avis collectés ont été plutôt neutres face aux premières présentations du canal. Les principaux arguments de VNF en faveur du projet - gain d’activités économiques et baisse des émissions de CO<sub>2</sub> par le trafic routier - ont été jugé recevables, même si aucune étude ne le certifiait. Il est à noter aussi que ce projet date d’une quarantaine d’années et était déjà connu par une partie des habitants.

À ce stade, peu d’études sur l’impact du projet ont été réalisées pour appuyer ou contredire ce qui a été avancé par VNF. Néanmoins, les plans de réalisation du grand canal de la VNF ont suscité des inquiétudes et des critiques de la part des citoyens, des acteurs du territoire, et du Conseil Général de l’Environnement et du Développement Durable (CGEDD), qui seront ici regroupées en trois axes :

- **Écologie** : les travaux prévus par VNF ainsi que l’augmentation de l’activité liée à ce canal risquent de nuire à la faune et à la flore déjà fragilisées par les activités du territoire. Malgré les engagements donnés par VNF (protection des berges, compensations...), il a été nécessaire de réaliser une étude d’impact afin de mieux connaître les effets de ce projet. VNF et l’Autorité Environnementale s’étaient engagées dans ce sens pour réaliser tous deux un rapport.
- **Eau** : l’aménagement du cours d’eau a suscité de nombreuses questions qui ont mis en lumière un manque de données sur l’impact du projet sur la neutralité hydraulique, ainsi que sur les risques de



pollution de la nappe. En réponse VNF a réalisé une étude hydrogéologique ainsi qu'une étude hydraulique sur La Bassée et les conséquences des potentiels travaux à mener.

- **Territoire:** des acteurs comme l'Autorité Environnementale ont mentionné le fait qu'il faut que le projet ait une cohérence avec les autres projets et spécificités de la région. Cette vision globale doit permettre au potentiel canal de s'accorder avec les infrastructures régionales, comme par exemple le besoin d'améliorer le port de Bray-sur-Seine pour pouvoir accueillir les futurs bateaux.

D'autres sujets (comme l'attractivité de La Bassée, le financement ou l'entretien) ont été également abordés et VNF s'est accordée à éclaircir ces points.

Suite aux nombreuses interrogations, d'autres solutions ont été envisagées afin d'éviter les problèmes précédemment cités tout en permettant un développement du transport de marchandises : utiliser les axes ferroviaires déjà existant et / ou augmenter la limitation du tonnage des bateaux à 1 000 ou 1 500 tonnes sur le canal de Beaulieu (ce qui réduirait la quantité de travaux à effectuer). Ces propositions seront détaillées plus bas.

### ***La suite du projet en post-débat public***

Durant les 7 années suivant le débat public, VNF a tâché d'éclaircir les points qui avaient suscité interrogations et critiques. Les études qui ont été commandées lors du débat public et dont VNF s'était engagée à réaliser ont été faites durant cette période. Les études en question portaient sur : l'expertise hydraulique, la mise en œuvre des mesures de compensation, la formulation de réponses pour le domaine du tourisme et du loisir, le bilan carbone des travaux, une étude socio-économique de l'impact du projet et des propositions quant à l'avenir du canal de Beaulieu.

Le post-débat a donc permis de crédibiliser le projet aux yeux des acteurs du territoire avec des études correspondant aux attentes et répondant à certaines craintes. Il est cependant à noter que certains documents s'avèrent être trop techniques pour être compréhensibles par toutes les parties prenantes (sur la neutralité hydraulique notamment). De plus, certaines conclusions des différentes études n'ont pas été validées par tous. Quelques questions très importantes restent donc encore en suspens : les enjeux environnementaux (lors des travaux et pour les mesures de compensation), l'acquisition du foncier, les modifications de circulation lors des travaux et l'aménagement des berges.

### ***Avis du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel***

Suite au post-débat public, le CSRPN de la Région d'Île-de-France (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) a rédigé un rapport en janvier 2019 concernant le projet de VNF. Il s'agit d'une auto-saisine très en amont de l'enquête publique dont l'analyse s'est basée sur l'ensemble de la documentation fournie par VNF, ainsi qu'une visite sur le site de La Bassée. Le Conseil donne un avis très défavorable au projet tant sur le plan économique qu'écologique :

« Le projet VNF répond à un **objectif de développement contestable** et à l'**intérêt non clairement démontré** qui s'appuie sur un **modèle économique très discuté**, fondé sur l'augmentation des capacités de



transport unitaires des bateaux circulant sur l'axe Seine. Cela doit être mis en perspective avec les importantes difficultés que rencontre la batellerie artisanale pour trouver du fret permettant à cette activité de perdurer à long terme. **L'intérêt « écologique » du transport fluvial est également contestable**, car il ne prend pas en compte les ruptures de charge induites par le recours à la voie routière à l'arrivée sur les ports, lesquelles nécessitent, de surcroît, la mise en place de plateformes multimodales coûteuses et très consommatrices d'espaces. Par ailleurs, des études récentes ont démontré que le **transport fluvial, réputé « propre », ne l'était finalement pas tant qu'admis jusqu'à présent, puisque les bateaux les plus gros émettent des gaz toxiques dans l'atmosphère et des matières polluantes dans l'eau**. Enfin, l'impact de ce projet sur le fret ferroviaire, déjà dans une situation économique très délicate, n'est pas clairement défini, alors que par exemple **la ligne entre Flamboin et Montereau vient d'être entièrement rénovée pour le transport de marchandises.** »

Le CSRPN pointe également l'incompatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie de 2009-2015. Ce point mérite d'être actualisé, car le SDAGE de 2022-2027 a été adopté le 14 octobre 2020 pour le bassin Seine-Normandie et confirme les dires du CSRPN : le projet VNF s'oppose aux orientations 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 4.7, 5.4 et 5.5 du nouveau SDAGE.

Ensuite, le CSRPN mentionne que pour le précédent aménagement du tronçon **Montereau-Bazoches mené par VNF, pour lequel les engagements étaient les mêmes que ceux promis pour la future mise à grand gabarit, les résultats sont très discutables** : « Le CSRPN constate **qu'aucun des trois engagements ci-dessus mentionnés [respect du patrimoine naturel, protection de la ressource en eau et préservation du cadre de vie des habitants] n'a été respecté** par le précédent aménagement du tronçon Montereau-Bazoches, dont il est patent et avéré **qu'il a détruit de nombreux habitats naturels de grande valeur écologique, que sa neutralité hydraulique n'est à l'évidence pas assurée, et qu'il a profondément modifié le paysage**. Le nouveau projet, tel qu'il est actuellement présenté n'apporte aucune réponse satisfaisante à ces trois points. Il n'envisage en aucune manière l'évitement, puisque le choix du gabarit 2500 tonnes s'oppose à toute souplesse dans la configuration du tracé, et que **les mesures de réduction et de compensations sont, à ce stade, embryonnaires**. Les études menées sur la neutralité hydraulique sont **en partie contradictoires** et ne prennent pas en compte une vision globale et prospective de l'évolution de l'occupation du sol du bassin de la Seine. Enfin, **le paysage sera à nouveau profondément modifié** sans que l'on sache ce qui pourra être fait pour préserver le cadre de vie. Par ailleurs, il convient de s'interroger sur l'effet que ce projet pourrait induire sur **celui du déplacement du port fluvial de Bray-sur-Seine à l'amont de sa situation actuelle, avec une emprise sur des milieux naturels inondables**. On ne peut que rester circonspect sur les enjeux liés à ce déplacement et sur l'aménagement futur des terrains « libérés ».

Par ailleurs, le CSRPN ne peut que constater **l'incompatibilité de ce projet avec la réglementation nationale** (y compris dans la transposition des textes communautaires) en vigueur, ce que les juges français et européens ne manqueront pas de constater en cas de recours. »

**Le CSRPN s'oppose donc totalement au projet de VNF tel qu'il a été présenté et invite à une plus grande vigilance quant à l'application du principe ERC (Éviter, Réduire, Compenser) du code de l'environnement, du respect des orientations du SDAGE, du principe de précaution ainsi que celui du développement durable. Il indique aussi que le projet entraînera une forte dégradation des habitats au court et moyen terme, et que les**



**plans de compensation ne peuvent à eux seuls se substituer à un aménageur respectueux du territoire.**

## ***Synthèse de l'avis de l'autorité environnementale***

L'Autorité Environnementale a donné son avis en novembre 2020 sur le projet du canal. Pour les enjeux environnementaux, nombreux selon l'Ae, beaucoup de points ont été abordés par VNF, mais elle a souligné des manques. Les effets directs et indirects des travaux sur les milieux humides et les réserves naturelles n'ont pas été assez bien évalués. De même, les mesures ERC doivent être approfondies pour gagner en crédibilité.

Très liée aux milieux humides, la ressource en eau a également été abordée. L'Ae pointe que la Seine verra son niveau d'eau très réduit par endroits, et que la diminution de sa capacité à atténuer les crues devra être compensée (car non-garantie en l'état). De plus, VNF a d'ores et déjà annoncé que ses travaux devront bénéficier de mesures d'exception, car ils ne respecteront pas les directives du nouveau SDAGE, mais l'Ae s'étonne de ne pas voir quels travaux bénéficieront de cette mesure. Il est donc nécessaire que VNF passe son projet au titre de projet à caractère d'intérêt général pour qu'il se réalise, et éclaire certains points des travaux.

Cet intérêt général de la mise à grand gabarit est remis en question par l'Ae. En effet, les justifications de l'accroissement du trafic fluvial, par la construction du nouveau canal, ne sont pas assez fiables pour justifier la perte de biodiversité qu'elle implique. L'Ae souligne aussi la fragilité du modèle de rentabilité du canal, puisqu'il est très sensible aux variations de flux de marchandises et nécessite une forte croissance du transport fluvial pour être rentable.

Au niveau de la nature même du projet, l'Ae invite VNF à considérer d'autres possibilités de travaux que ceux envisagés. Même si le débat public a orienté VNF vers le scénario 3 (2 500 tonnes minimums sur tout le canal), l'établissement a réalisé plusieurs autres scénarios. L'Ae fait mention du scénario n°1 qui se résume en une amélioration des infrastructures existantes, avec une augmentation de la capacité de tonnage du canal de Beaulieu à 1000 tonnes. Ce scénario, moins gourmand en surface et en déblais, devra être comparé au scénario 3 de VNF.

***L'AE donne la conclusion suivante : « L'ensemble de ces questions [synthétisées ci-dessus], ainsi que l'absence de présentation des projets de Réserves Naturelles Nationales en cours et de leur articulation avec le projet conduisent à s'interroger sur la pertinence du dossier présenté, voire sur la maturité du projet. Les principales recommandations de l'AE portent sur ces points de faiblesse du dossier. »***

## ***Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement***

Suite à une approbation ministérielle en fin juillet 2020 du projet, le SGPI (Secrétariat Général Pour l'Investissement) a nommé un comité d'étude afin de réaliser une contre-expertise économique sur le projet du canal. Le rapport de la contre-expertise, édité en décembre 2020, conclut son étude de la manière suivante :



« En conclusion, malgré des qualités méthodologiques certaines, la **VAN** [projection des bénéfices nettes] **dégagée par le projet semble largement surestimée**, pour un ensemble de raisons. A minima, l'étude d'une variante de gabarit plus réduit doit être menée [scénarios 1 et 2]. **Le choix de ne pas mobiliser la capacité contributive des bénéficiaires du projet doit être réexaminé**[il a été énoncé l'utilisation d'un péage qui baisserait considérablement le coût pour l'État et les collectivités]. **Les limites éventuelles de l'alternative ferroviaire et les moyens de les surmonter doivent être présentés en détail. Le risque de perdre les actifs environnementaux actuels n'est pas monétarisé**[cela représente donc un coût supplémentaire à prendre en compte] ; or, les montants en jeu sont très élevés, comme une analyse rétrospective solide aurait permis de le montrer. **La compatibilité [des engagements liés à la baisse de pollution annoncée par VNF grâce au canal] avec les orientations récentes de la PAC et, plus généralement, vers une agriculture plus durable, n'est pas démontrée. De même, la compatibilité avec les politiques en matière de gestion des milieux aquatiques (GEMAPI notamment) devrait être mieux prise en compte, modifier les modalités de propagation des crues en intégrant des déversoirs n'est pas la preuve d'une neutralité hydraulique, tout comme proposer des mesures compensatoires ne relève pas exactement de la bonne gestion des milieux aquatiques. La question de la ressource en eau, de son partage, des enjeux de raréfaction de celle-ci qu'il conviendra de compenser au-delà de ce qui est déjà fait par l'EPTB Seine Grands Lacs se posera nécessairement avec l'aggravation des périodes de basses eaux. Au final, la maîtrise d'ouvrage n'établit pas la preuve de l'opportunité du projet. »**

**L'avis du SGPI reste favorable au projet dans la mesure où il réduira la croissance du trafic routier dans la zone, mais sous réserve :**

- **D'une nouvelle étude socio-économique incluant les risques environnementaux et les coûts pour les contrer (notamment sur les crues et les conflits d'usage de la ressource en eau).**
- **Que ces études soient également faites pour tous les scénarios présentés par VNF, avec une étude sur la stratégie ferroviaire.**

**Le SGPI propose également l'étude de la tarification, notamment avec l'option d'un surpéage, afin d'alléger le coût pour la puissance publique.**

## ***Avis de France Nature Environnement***

En préambule, FNE rappelle la nécessité absolue de replacer le projet VNF dans un contexte beaucoup plus global de préservation du rôle régulateur de La Bassée aussi bien pour l'expansion naturelle de crue que de soutien à l'étiage. Dans ce contexte, le projet de VNF s'ajoute à ceux qui dans le passé ou dans le futur visent à inciser de façon récurrente le lit de la Seine et donc s'opposent à la préservation des qualités premières de La Bassée.

### **Point de vue de la fédération**

FNE pointe du doigt les nombreux manques de VNF sur le modèle économique, la neutralité hydraulique et son impact écologique, l'attractivité du territoire, le financement et la capacité de VNF à respecter ses engagements. Ces points seront détaillés ci-dessous, ils amèneront à une contre-proposition qui a déjà été mentionnée par les différents organismes précédemment cités ainsi que lors des débats publics.

### **Modèle économique**



Déjà très critiqué par le CSRPN, l'Ae et le SGPI, la modélisation de l'impact socio-économique du projet de canal suscite d'autres questionnements de la part de FNE, en plus de ce qui a déjà été mentionné plus haut.

Pour le moment, deux secteurs d'activité utilisent principalement le canal de Beaulieu pour aller vers l'aval : l'exploitation des gravières et l'exportation de céréales par l'entreprise Soufflet (dont un site est basé à Nogent-sur-Seine). Il est à noter que l'exploitation des gravières est en déclin et que le pic de production et d'exportation est maintenant passé. Ce qui explique d'ailleurs le faible soutien de la part des entreprises du granulat pour le canal. Cela fait de Soufflet le principal utilisateur du canal dans les années à venir, aujourd'hui cela correspond à 3/4 des marchandises partant de Nogent. Or, la croissance des exportations de l'usine de Nogent, ainsi que la faible quantité de bateaux circulant sur le canal de Beaulieu ne justifient pas une transformation d'un gabarit de 650 à 2 500 tonnes. Cependant, si l'entreprise ne va pas voir son exportation croître grâce au canal, elle verra en revanche ses bénéfices augmenter puisqu'elle économisera 2 € par tonnes de céréales exportées (économie par rapport à la route).

La justification d'un passage vers un gabarit de 2 500 tonnes n'est donc pas basée sur l'activité économique actuelle de la région, mais plutôt sur un pari sur l'avenir dont le modèle est largement remis en question par les trois institutions citées plus haut. De plus, le projet de canal Seine-Nord-Europe (canal à grand gabarit reliant Compiègne et Aubencheul-au-Bac mené aussi par VNF) serait, selon VNF lors du débat et post-débat public, l'élément-clé qui augmentera le trafic fluvial et justifiera ainsi la mise à grand gabarit de la voie navigable Nogent-Bray. Or, cet ambitieux projet est à un stade de développement très faible et le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) a d'ores et déjà émis un avis défavorable lors de la séance du 9 juillet 2020. Même si depuis VNF dit que le canal Nogent-Bray est toujours d'actualité en l'absence du canal Seine-Nord-Europe, ce point méritait d'être souligné car il justifiait l'approbation de certains acteurs lors des séances publiques.

Enfin, notamment à la lecture des rapports du SGPI et de l'Ae, il y a une quasi-absence d'études socio-économiques solides des autres scénarios proposés. Pour ne citer qu'un exemple, le SGPI mentionne le fait que déplacer les entreprises qui bénéficieront du canal (Soufflet notamment) plus en aval (vers le port de Montereau par exemple) coûterait certainement moins cher et leurs permettraient d'avoir accès à un fret de tonnage bien plus élevé. Cette option n'a pas été calculée par VNF, alors qu'elle peut à elle seule remettre en question tout le projet.

**FNE ne juge donc pas crédible l'estimation, faite par VNF, d'une augmentation de 4 millions de tonnes de marchandises acheminées par voie fluviale sur La Bassée.**

### **Conséquences hydrauliques et environnementales**

#### **➤ Masse d'eau souterraine**

L'objectif de préservation de la ressource en eau potable de la Bassée s'inscrit au long terme afin d'assurer l'alimentation en eau potable de l'agglomération parisienne, dans le contexte du changement climatique (disposition 120 du SDAGE : masse d'eau souterraine 3006 alluvions de la Bassée).

Selon les observations de l'AESN (Agence de l'Eau Seine-Normandie), la Seine est classée en masse d'eau naturelle sur l'ensemble de la Bassée tout en étant naviguée. Dans le cadre de l'évaluation de l'état des lieux en vue de la révision du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestions des Eaux), l'état écologique de la Seine est qualifié de « moyen » à cet endroit parce qu'il est déclassé par le paramètre de mesure de l'indice poissons. La station de référence située sur le territoire de Grizy-sur-Seine présente par ailleurs une très bonne qualité physico chimique, l'indice invertébré est bon et une bonne qualité de l'indice diatomée. Or, dans les sections aval de la Seine jusqu'à la confluence avec l'Essonne, les indices



poissons sont bons tout en étant des sections naviguées. **Pour l'atteinte du bon état écologique des masses d'eau superficielles, il est prioritaire de conserver une ambition de reconquête de fonctionnalité pour la vie piscicole.**

### ➤ **Eaux superficielles**

Certaines dispositions du SDAGE, reliées à la réglementation existante (Loi sur l'eau), se traduisent directement en leviers réglementaires pour l'atteinte du bon état des eaux. Or le constat est que l'état de la masse d'eau superficielle de La Bassée, qui a servi à l'évaluation et au rapportage européen pour le bon état des eaux (2015), est dégradé dans sa composante hydromorphologique. En effet, la Seine navigable en Bassée a été profondément modifiée au cours des dernières décennies, tant sur l'importance des changements longitudinaux et verticaux de son profil en long.

Sur la base d'une compilation des données bathymétriques couvrant la période 2009 – 2015 sur le profil en long de la section Nogent–Montereau-Fault-Yonne, les experts du PIREN–Seine ont mis en évidence l'impact indirect des aménagements successifs sur l'axe Seine au cours de son histoire, à savoir une forte incision du lit mineur. Cette érosion régressive se traduit par l'accumulation excessive de sédiments d'origine alluvionnaire sous le barrage-écluse de La Grande Bosse, commune de Bazoches les Bray. En effet, plusieurs centaines de m<sup>3</sup>/an générées par cette érosion régressive sont à extraire par dragage (VNF) pour permettre la circulation des péniches qui se heurtent aux atterrissements de matériaux sableux. S'agit-il d'un entretien courant de la voie d'eau ? La question n'est pas abordée dans l'étude d'incidences.

Les réponses directes liées à ces aménagements successifs, qui s'intensifient dans le lit mineur au cours de ces dernières décennies, traduisent des perturbations qui affectent la ligne d'eau mais également le fond du lit qui présente un enfoncement moyen d'environ 2 m dans la section comprise entre Bazoches les Bray et Montereau. Les variations des niveaux d'eaux par l'élargissement et le creusement de la Seine impliquant une modification des conditions d'écoulement en lit mineur vont induire la modification du niveau des crues fréquentes et des crues exceptionnelles ainsi qu'une modification de la capacité de stockage et d'écoulement du lit majeur. En outre, le remaniement des berges et la modification de leur perméabilité, impactant les échanges nappes-rivière en créant des barrières hydrauliques vont générer la modification ou la disparition des inondations périodiques par remontée de nappe ou débordement du cours d'eau.

**Tous ces changements semblent concourir à modifier d'une façon importante le fonctionnement de la plaine alluviale de la Bassée sans pouvoir être quantifié.** « Au droit du projet Bray-Nogent, les dimensions en plan de la zone inondables (4 km de long x 5.5 km de large au maximum) méritent d'être rappelées, parce qu'elles illustrent bien la capacité de stockage de la vallée, qui se chiffre à plusieurs dizaines de millions de m<sup>3</sup> » (*Page 25, Etude d'incidence hydraulique, Rapport de mission 1*).

### ➤ **Environnement et neutralité hydraulique**

Pour la poursuite des bénéfices des services rendus aujourd'hui en Bassée amont, à la fois sur la gestion des crues et des étiages, la réduction des pollutions diffuses et la biodiversité il est important que le projet puisse s'insérer dans le paysage en préservant son inondabilité et en recherchant une neutralité hydraulique du projet. Dans un contexte de réchauffement climatique global et de sécheresses de plus en plus intenses et longues, la question de la neutralité hydraulique après installation du canal est majeure.

Lors des débats et post-débats publics, il a été souligné l'absence de remarques positives ou négatives à l'encontre des études hydrauliques et hydrogéologiques menées par VNF. Cela s'explique notamment par



la complexité des analyses et la nécessité d'avoir de bonnes connaissances dans ce domaine pour en comprendre les conclusions.

La neutralité hydraulique peut être envisagée de deux manières pour toute la gamme des crues, de la crue annuelle à la crue centennale :

- Neutralité du nouveau canal par rapport à la situation actuelle (ouvrages actuels de navigation) du point de vue de l'acheminement des crues.
- Neutralité du nouveau canal dans le contexte du projet des casiers de l'EPTB : une aggravation de la migration des crues due au nouveau canal qui devrait être compensée par les casiers.

L'étude de la neutralité hydraulique a fait l'objet de nombreux rapports, et d'un grand nombre de simulations numériques réalisées par plusieurs bureaux d'étude. Mise à part leurs manques de vulgarisation, ils concluent à la neutralité : pas d'aggravation relativement aux deux points ci-dessus.

Cette conclusion, peut s'expliquer assez simplement par le fait que la Seine et ses grands affluents sont des cours d'eau de plaine, et les crues y sont générées le plus souvent par des épisodes pluvieux durables et à intensité faibles à moyenne (l'évènement de fin mai / début juin 2016 par exemple). Pour la Seine et ses grands affluents, les crues peuvent donc être annoncées aux secteurs urbanisés de l'Île-de-France plusieurs jours à l'avance car la montée de l'onde de crue est lente.

Les modifications apportées à une partie de la Bassée telles que prévues par la mise à grand gabarit du bief Nogent-sur-Seine à Bray-sur-Seine, en augmentant la surface transversale du lit mineur, favorisent le transfert de l'onde de crue en limitant son amortissement. Autrement dit, les travaux du nouveau canal devraient aggraver la situation du point de la propagation des crues en diminuant les possibilités pour la Bassée d'atténuer l'onde de crue, c'est-à-dire d'abaisser les niveaux maximums atteints dans les biefs de l'aval (Zone centrale de l'Île de France). Pour pallier à ce problème, la possibilité d'étaler la crue en lui permettant d'inonder le lit majeur a été prise en compte dans les modélisations. En effet, pour tous les types de crues, des plus fréquentes aux crues centennales, il est possible - par la gestion des ouvrages de navigation et par la mise en place de liaisons hydrauliques entre le lit mineur et le lit majeur - d'augmenter la capacité de stockage du lit majeur et d'envoyer de l'eau du lit mineur vers le lit majeur pour d'obtenir une neutralité hydraulique pour toutes les situations.

**Cependant, et ce malgré ce qu'affirme VNF, le conseil scientifique et l'autorité environnementale jugent que le projet ne garantit pas la neutralité. Il y aura donc deux conséquences importantes :**

- 1. La simplification de la Seine la rendra moins résiliente face aux augmentations du niveau d'eau, elle sera donc moins capable de ralentir et atténuer les inondations. Rappelons que l'Organisation pour la Coopération et le Développement Economique (OCDE) a indiqué dans son étude de 2013 que les dommages liés à une crue du type de celle de 1910 pourraient s'élever jusqu'à 100 milliards d'euros et affecter durablement l'activité économique de l'Île-de-France et la vie de 5 millions de franciliens.**
- 2. Lorsque la Seine sera à des niveaux bas, son niveau d'eau pourra être inférieur à celui de la nappe et l'eau de la nappe sera exportée vers le cours d'eau, asséchant ainsi le sol de La Bassée.**

Il convient donc d'être particulièrement vigilant à l'impact du projet sur la capacité de rétention des crues de la zone, les mesures proposées (endiguements, remblais hydrauliques en Seine, aménagement écologique de la vieille Seine, du Resson et de la noue d'Iles) ne semblent pas hydrauliquement et fonctionnellement suffisantes pour au minimum compenser cet impact. De plus avec le réchauffement



climatique, le second cas de figure risque d'arriver de plus en plus fréquemment et pour une durée de plus en plus longue. D'ailleurs, l'Ae mentionne que les calculs montrent déjà que des baisses de niveau d'eau arriveront (40 cm sur le nouveau canal et 80 cm sur le Resson). Or, le degré d'hydromorphie des sols est un paramètre fondamental et déterminant pour la répartition des formations végétales hygrophiles et amphibies (prairies, roselières, mégaphorbiaies, frayères à brochets, boisements alluviaux, ...) milieux particulièrement sensibles et vulnérables aux variations des niveaux d'eau - ces impacts restent à évaluer sur le territoire de la réserve naturelle. **Ainsi, c'est l'ensemble des espèces de milieux humides se trouvant dans La Bassée, qui sera directement menacé d'extinction par un assèchement du sol.** Ce point inquiète particulièrement les agents de la réserve naturelle, ce qui est compréhensible surtout si VNF ne peut assurer la neutralité hydraulique.

Dans la partie écologie, il n'est pas uniquement question de la neutralité hydraulique mais aussi de la supposée réduction de gaz à effet de serre. VNF avance une réduction quotidienne de 200 à 300 camions sur la zone de La Bassée grâce au canal. Ce chiffre ne reflète pas la réalité, car Soufflet et les entreprises du granulat privilégient déjà très largement le fluvial et le ferroviaire pour des raisons économiques. En effet, passé une distance de 200 kilomètres (le cas ici), le transport par camion n'est plus rentable comparé aux deux autres possibilités de transport. De plus, le trafic fluvial relâche des composés aromatiques non-dégradables et nocifs pour les écosystèmes aquatiques, ce qui ne va pas dans les sens des objectifs du SDAGE. **La réduction du nombre de camions est donc très largement surestimée par VNF et le canal va augmenter la pollution des cours d'eau dans une zone dégradée.**

### **Mise en œuvre des mesures compensatoires**

Comme mentionné plus haut, l'installation du canal engendrera des conséquences certainement dramatiques pour les zones humides de La Bassée. De plus, il n'a pas échappé à FNE que le CSRPN et l'Ae pointent un faible stade de développement de ces mesures de compensation, qui ne sont, rappelons-le, que le troisième volet du principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

Un autre point inquiète vivement la fédération. Il s'agit de la capacité du maître d'ouvrage à tenir les engagements annoncés. En effet, le canal reliant La Tombe à Bray-sur-Seine, construit dans les années 1970 par VNF, témoigne d'un manque d'entretien ainsi que des mesures compensatoires quasiment absentes. Il est donc à craindre qu'il se passe la même chose avec ce nouveau canal. L'Ae mentionne d'ailleurs que les effets de ce canal sur la biodiversité devraient être étudiés par VNF afin de mieux connaître les effets d'un canal sur les écosystèmes.

Sur les données piscicoles recensées en 1990, 26 espèces étaient présentes sur le territoire de la réserve naturelle de la Bassée et dans la section comprises dans le projet « grand gabarit » (station de mesures de Grisy-sur-Seine). Certaines espèces comme le brochet, indicateur biologique d'une bonne fonctionnalité d'un hydrosystème, sont directement menacées par le projet de VNF. Il a donc été nécessaire de cartographier de façon exhaustive tous les habitats de reproduction (frayères) de l'espèce suivant un protocole normalisé sur le linéaire concerné par l'incidence des travaux. Cet état des lieux réalisé par la fédération de pêche permettra d'évaluer les pertes de productivité piscicole et les conséquences socio-économiques des lots attribués par adjudications qui peuvent en découler.

### **Attractivité du territoire**

La Bassée est une grande zone humide avec une biodiversité remarquable en particulier sur la partie amont, celle qui est concernée par le projet de VNF. Sur l'ensemble de cette zone humide, les gravières ayant fait pour certains d'entre elles l'objet d'une restauration écologique exemplaire, les



chemins de randonnée, les restes de forêts et prairies alluviales, le tout situé à moins de 100 kilomètres de la capitale sont propices au tourisme doux, de nature. Le potentiel touristique y est donc très fort et peut réellement donner un nouveau souffle à la région. Ainsi, la réalisation de chemins de randonnée, d'infrastructures permettant la visite du domaine de La Bassée, ou la renaturation de certains sont des éléments qui pourront développer l'écotourisme dans cette région, ce qu'a bien compris l'Agrenaba, l'association qui porte une action pionnière depuis plusieurs années.

Pour le moment, peu de propositions concrètes ont été amenées par VNF afin de valoriser le territoire de La Bassée. Par exemple, il a souvent été question de l'avenir du canal de Beaulieu dans les débats et post-débats publics. Afin de rendre le canal plus attractif, VNF dit qu'il y aura un rétablissement du canal en un milieu humide et aussi un remblayage sur une partie de cette zone afin de créer « une mosaïque de paysage », terme peu rigoureux écologiquement qui traduit plutôt une volonté de trouver un endroit où mettre le remblai. Au vu des séances publiques, il est certain que VNF a compris ces enjeux et qu'elle a déjà des pistes de réflexion sur le sujet. **La fédération estime que les propositions de VNF sont inabouties, incohérentes écologiquement, non planifiées et non financées, et ne vont pas dans le sens d'un développement économique basé sur l'écotourisme.**

### Financement

En ce qui concerne le financement, les débats et les post-débats publics ont pointé un manque de transparence et de précision qu'il est nécessaire de clarifier. Il a été aussi souligné la nécessité que ce financement concerne un ensemble d'acteurs publics ne se limitant pas à la Région Ile-de-France, ainsi que des acteurs privés, premiers concernés par le canal (comme l'entreprise Soufflet déjà citée plus haut). **Le SGPI pointe une nécessité de revoir les modalités de financement afin de ne pas faire tout payer à la puissance publique. La FNE se joint à ces avis.**

### Contre-proposition

Au vu des documents fournis pour les débats, post-débats et enquêtes publiques, ainsi que les avis du comité scientifique, de l'autorité environnementale et du secrétariat général pour l'investissement, FNE donne un avis défavorable au projet de VNF. La mise à grand gabarit pour un fret de tonnage de 2 500 tonnes maximum n'est pas justifiée, et impliquera des conséquences environnementales très importantes dans un milieu déjà fragilisé pour des retombées économiques incertaines.

Cependant, dans une vision constructive, la FNE propose une solution alternative qui permettra d'atteindre les mêmes objectifs que VNF tout en utilisant des infrastructures déjà existantes. Elle consiste à augmenter la charge maximale du fret à 1 000 tonnes sur le canal de Beaulieu ainsi que compléter le transport de marchandises par la voie ferrée présente à Nogent-sur-Seine. Cela correspond au scénario 1 réalisé par VNF qui a été très vite abandonné, alors que le projet était encore à un stade embryonnaire.

La contre-proposition de FNE se base sur l'observation suivante : il est annoncé que le canal de Beaulieu ne peut accueillir des bateaux de tonnages supérieurs à 650 tonnes, or il a été vu un bateau d'un tonnage de 1 454 tonnes navigant, sur le canal (mai 2019) et qui a fait l'objet d'un article dans la revue L'Yonne Républicaine. Donc les travaux à mener pour rendre le canal apte, officiellement, à accueillir des bateaux de maximum 1 000 tonnes ne seront pas trop nombreux. Ils impliqueront notamment une nécessaire étude de consolidation des culées et de la pile centrale immergée des ponts, ainsi que des interventions ciblées dans les rayons de courbure des berges. Cela entraînerait uniquement des coûts de rénovation qui s'élèveront entre 103,7 et 154,1 millions d'euros (estimé en 2017, selon le rapport de l'Autorité environnementale), ce qui est 2 à 3 fois moins cher que l'actuel projet de VNF.



Côté environnement, si le canal de Beaulieu est gardé et que seuls quelques travaux de rénovation sont à envisager, la neutralité hydraulique sera conservée sur La Bassée. En conséquence, La Bassée gardera son caractère inondable et la Seine ne desséchera pas la Réserve Naturelle Nationale et ses alentours lors de la période estivale. De plus, les économies faites en ne faisant pas le projet de VNF permettront d'améliorer le secteur du tourisme au niveau de La Bassée.



*Illustration 4 : photographie aérienne du site de Soufflet relié à la voie ferrée (2019, Géoportail)*

Mentionnée lors du débat public et par les expertises scientifiques, l'utilisation de la voie ferroviaire peut être accrue afin de compléter le trafic fluvial. En effet, la ville de Nogent-sur-Seine est desservie par une très ancienne voie ferrée qui a été revitalisée il y a maintenant 10 ans par SNCF réseau. Cette ligne de fret est une double voie reliant Nogent à Flamboin, puis une simple voie sur une distance de 27,5 kilomètres se séparant en deux fois quatre voies à Montereau. Ce tracé peut ainsi mener le fret jusqu'à Rouen ou Le Havre pour des activités d'exportation. Les locomotives qui y roulent ont une capacité moyenne de 2 000 tonnes brutes, soit environ 1 600 tonnes de marchandises.

**L'alternative ferroviaire, proposée par FNE, est pertinente dans la mesure où l'infrastructure ferroviaire existe déjà et qu'elle permet de répondre aux besoins de transport longue distance.** En effet, avec une capacité de 1 600 tonnes et une vitesse de 40 km/h, les trains permettent de transporter bien plus de marchandises que ce que pourront faire les bateaux de 2 500 tonnes navigants à moins de 7 km/h sur le nouveau canal. De plus, les deux secteurs d'activité de la zone (exportation de granulats et de céréales) utilisent déjà cette voie ferrée, ils ont donc les infrastructures nécessaires pour ce transport. Cette alternative impliquera seulement des dépenses mineures, comme des rénovations d'aménagement ferroviaire ou des achats de wagons ou de locomotives.

D'un point de vue environnemental, les trains se distinguent par leur consommation diesel, à la différence des bateaux qui consomment des fuels lourds et qui relâchent des composés organiques poly-aromatiques



(PAH) très toxiques dans l'eau de la Seine. Même si cela suffit pour privilégier le train, il faut aussi ajouter qu'un projet d'électrification est en cours par SNCF réseau, permettant sous peu une traction électrique de Nogent à Rouen. Ce point est important car Nogent-sur-Seine a une activité uniquement exportatrice, cela implique donc que les trains ou les bateaux reviennent à vide. Il est donc préférable d'utiliser un transport le plus propre possible.

Autre point d'intérêt : les péniches sont tributaires de la Seine pour circuler. Ainsi lors des crues, les péniches ne pourront pas passer les ponts. Il en va de même en été où le niveau d'eau sera à l'étiage (très faible débit) et ne sera pas assez élevé pour faire passer des péniches. Rappelons qu'avec le réchauffement climatique, l'assèchement des cours d'eau sera de plus en plus fréquent et intense. Là encore, la voie ferrée est plus adaptée en répondant aux besoins de transport en toutes circonstances. Enfin, il est à mentionner que le gouvernement a annoncé un plan de relance massif visant à accroître le trafic ferroviaire intérieur à 18 % d'ici à 2030 en le rendant plus attractif et compétitif. Cette proposition s'inscrit donc pleinement dans l'agenda du gouvernement.

Lors des débats publics, VNF a balayé l'hypothèse ferroviaire en arguant que le réseau était saturé. En réalité, les lignes de chemin de fer évitent Paris en le contournant et passent par le réseau Sud-Est ou par le réseau Est, des créneaux horaires sont disponibles. De plus, la zone la plus saturée du réseau (proche de Rouen) a été, et est encore, le centre de gros investissements publics qui ont beaucoup réduit cet engorgement. Finalement, l'augmentation de quelques trains sur ces lignes ne pose aucun souci pour la logistique ferroviaire.

L'autre argument de VNF contre l'utilisation des trains est le bruit dont se plaignent quelques riverains. Cela a été pris en compte et aujourd'hui le niveau est fixé à 8 trains par jour maximum sur le secteur Flamboin-Montereau, palier qui n'est pour l'instant pas atteint. Cependant, si le ferroviaire se voit favorisé, il est possible d'imaginer une augmentation de trains sans pour autant nuire aux habitants en aménageant des horaires de circulation. Par exemple, un horaire de circulation de 9 heures à 18 heures peut permettre le passage de 12 trains. Cette solution doit cependant être débattue avec les citoyens.

La contre-proposition de FNE s'articule donc sur les deux méthodes de transport qui sont le fluvial et le ferroviaire. Cette proposition nécessite que la voie fluviale soit rénovée pour permettre le passage de péniches de 1 000 tonnes et que les infrastructures ferroviaires existantes puissent être améliorées si besoin. Cette alternative est plus viable écologiquement et économiquement que le projet de VNF, et ne mettra pas le ferroviaire et le fluvial en compétition, mais plutôt en complémentarité, ce qui est un facteur de réussite de la « transition écologique ».

Afin de visualiser le mixe bateaux/trains possible avec cette proposition, FNE a réalisé une modélisation du nombre de passages quotidiens de trains et de bateaux en fonction du tonnage de marchandises annuelles. Ce calcul part du principe que les péniches transportent entre 900 et 1000 tonnes de marchandises et que les trains en transportent 1600. Il est à noter que ces calculs correspondent à des allers-retours (aller chargé et retour à vide). 3 scénarios ont été choisis :

1. Transport de 2 000 000 de tonnes de marchandises transportées (cas aujourd'hui).
2. Transport de 4 000 000 de tonnes de marchandises transportées (horizon 2060 réaliste).
3. Transport de 6 000 000 de tonnes de marchandises transportées (horizon 2060 pour VNF).

Ensuite, il a été calculé le nombre de passage de bateaux et / ou de trains si :

- Seul la voie fluviale est utilisée (colonnes « Bateaux » en bleu).



- Environ la moitié de trains et la moitié de bateaux servent à transporter les marchandises (colonnes « Bateaux et Trains » en vert).
- Seul la voie ferrée est utilisée (colonnes « Trains » en vert).

	Scénario 1 (2 000 000 tonnes)			Scénario 2 (4 000 000 tonnes)			Scénario 3 (6 000 000 tonnes)		
Transport majoritaire	Bateaux	Bateaux et Trains	Trains	Bateaux	Bateaux et Trains	Trains	Bateaux	Bateaux et Trains	Trains
Trains	0	6	8	0	8	14	0	12	22
Bateaux	12	4	0	22	10	0	34	14	0
Total	12	10	8	22	18	14	34	26	22

*Illustration 5 : tableau présentant le mixe de transports proposé par FNE selon les scénarios*

Ainsi, la deuxième colonne donne les informations suivantes : sur une année ou sont exportées 2 000 000 tonnes de marchandises et que bateaux et trains peuvent circuler de manière égale, alors il circulera quotidiennement 10 véhicules (4 bateaux et 6 trains). Ce tableau montre que le mixe de transport proposé par FNE répond à la demande actuelle et croissante d'exportation de marchandises. Plus l'exportation est importante, plus la complémentarité des moyens de transport sera pertinente. Par exemple, à 6 millions de tonnes de marchandises par an, 34 bateaux ou 22 trains pourront difficilement circuler quotidiennement, il faudra que les deux moyens de transport soient utilisés. **Donc il est possible, et même souhaitable, d'utiliser plusieurs moyens de transport afin de minimiser les coûts environnementaux et économiques tout en favorisant le développement durable de la région.**

## **Conclusion**

Comme l'ont souligné les différentes expertises indépendantes, le projet porté par VNF n'est pas acceptable en l'état. Sa pertinence économique n'est pas démontrée alors que les dommages écologiques sont certains et très sous-estimés par les études de VNF. Le projet sera également coûteux pour le contribuable, alors que des investissements publics ont déjà été réalisés pour favoriser le fret ferroviaire dans cette zone : il serait temps de réfléchir et agir pour renforcer les complémentarités entre entreprises publiques, de quitter le mode de fonctionnement en silos à l'origine de gabegies diverses, d'incohérences dans la mise en œuvre des politiques publiques que n'acceptent plus le citoyens et d'impacts environnementaux quelquefois majeurs.

**En ce sens, FNE invite VNF à étudier la contre-proposition énoncée plus haut. Son faible coût, son faible impact environnemental et sa cohérence territoriale et nationale mettent en évidence le manque de réflexion et d'adaptation aux réalités d'aujourd'hui du projet de canal Bray-Nogent. De plus, dans un contexte de crises multiples (économique, environnementale et climatique) il est plus que jamais nécessaire de prendre en compte les textes, directives, lois nationales et européennes qui réorientent nos sociétés industrielles vers une trajectoire permettant une bien meilleure prise en compte de la fragilité des milieux naturels, aquatiques et autres. La protection et la restauration de la biodiversité, « Bien Commun », en crise profonde partout sur la planète comme en témoignent de très nombreuses études scientifiques est une condition impérative pour le développement soutenable de la région. Pas l'inverse, avec la poursuite de l'artificialisation de la Seine.**



**Le projet porté par VNF n'est donc pas un projet d'avenir, il manque de vision à long terme face aux enjeux de ce siècle.**

### Références bibliographiques

- FILOCHE Sébastien. *La plaine alluviale de la Bassée francilienne : un enjeu pour la flore et les végétations*, présentation power-point, 6 février 2016.
- VNF. *Projet Bray-Nogent, Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, Réunions publiques*, présentation power-point, décembre 2019.
- LEGRAND Patrick et IDES Consultants. *Débat public Petite Seine GRAND GABARIT, Compte-rendu de débat public*. 30 mars 2012, 116 pages.
- BRUNEAU Bernard, DUFLOT Marie Paule et DUPART Yvon. La Bassée en danger. *Liaison*, février 2012, n°142, pages 16-17.
- JARRY Isabelle. *Projet Bray-Nogent, Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, concertation post-débat*. 6 février 2020, 30 pages.
- CSRPN. *Avis sur les aménagements hydrauliques dans la Bassée*. Paris, 23 janvier 2019, 10 pages.
- Comité de bassin eau Seine Normandie. *Projet de Schéma directeur d'aménagement de gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands*. 14 octobre 2020, 195 pages.
- VNF, *Projet Bray-Nogent, Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, Le Journal*. N°3, mai 2015.
- VNF, *Projet Bray-Nogent, Mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, Le Journal*. N°4, décembre 2016.
- Autorité environnementale. *Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine - « Projet Bray-Nogent » (77 – 10)*. 4 Novembre 2020, 37 pages.
- PERES Naomi. *Avis du SGPI, Contre-expertise du dossier d'évaluation socio-économique du projet de mise au grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine*. Paris, 16 décembre 2020, 8 pages.
- Soufflet. *Développer le transport massifié pour renforcer la compétitivité des céréales françaises* [en ligne]. Disponible sur : <https://www.soufflet.com/fr/developper-le-transport-massifie-pour-renforcer-la-competitivite-des-cereales-francaises>. (consulté le 19 janvier 2021)
- Véronique Sellès, *L'Yonne au fil de l'eau : Leigh Wootton, marin d'eau douce*. L'Yonne Républicaine, publié le 10/05/2018 à 13h14, disponible sur : [https://www.lyonne.fr/auxerre-89000/actualites/l-yonne-au-fil-de-l-eau-leigh-wootton-marin-d-eau-douce\\_12515052/](https://www.lyonne.fr/auxerre-89000/actualites/l-yonne-au-fil-de-l-eau-leigh-wootton-marin-d-eau-douce_12515052/) (consulté le 08/02/2021)
- VNF, *Etude d'incidence hydraulique, mission 1 : phase préliminaire*. Version finale du 21 mars 2017, 209 pages.

**Déjà, il y a deux ans, dans Regards 77, numéro 12**  
**La Bassée, oui mais... La continuation du Grand Gabarit, non !**

*Dans le cadre du Programme d'Actions pour la Prévention des Inondations (PAPI) de la Seine et de la Marne franciliennes, Michel Cadot, préfet de la région d'Île-de-France, de Paris, coordonnateur de bassin Seine-Normandie nous a invités, le 14 décembre 2018, à une réunion sur l'avancement du projet de site pilote de la Bassée.*

- 1. Le préfet de la région d'Île-de-France, de Paris, coordonnateur de bassin Seine-Normandie** a rappelé en introduction les procédures et les décisions qui, depuis 2010, concernent « les inondations en Ile-de-France qui sont devenues un enjeu régional et national ».

Le projet de stockage de crues, porté par l'Etablissement Public Territorial de Bassin (EPTB) Seine



Grands Lacs, vise à créer des zones de stockage ponctuel de crues (casiers) en Bassée aval.

Le principe étant, par ces stockages, de retarder l'onde de crue de la Seine pour laisser passer avant, l'onde de crue de l'Yonne, évitant ainsi les effets cumulatifs à l'aval.

*Il était prévu une dizaine de casiers qui auraient permis le stockage de 55 millions de m<sup>3</sup> d'eau, représentant une baisse supplémentaire de 60 cm de hauteur d'eau à Paris, en complément des lacs réservoirs actuels.*

*Pour valider la pertinence du dispositif un seul casier pilote est projeté. Il se situe sur les communes de Châtenay-sur-Seine, Egligny, Balloy et Gravon : d'un coût estimé d'environ 100 millions d'euros il pourrait stocker 10 millions de m<sup>3</sup> d'eau pour un gain d'environ 5 cm à Paris. Ce projet pilote devra faire l'objet d'une enquête et d'une Déclaration d'Utilité Publique(DUP).*

<http://seinegrandslacs.fr/papi-francilien-projet-de-la-bassee>

Le Préfet a précisé la feuille de route pour le projet du site pilote de la Bassée :

- Elaboration d'un PAPI commun à tous les départements concernés ;
- Mobilisation de l'EPTB Grands Lacs, du Fonds de Prévention des Risques Naturels Majeurs (FPRNM ex- « fonds Barnier ») ;
- mise à contribution de la nouvelle taxe GEMAPI (La taxe Gemapi est un impôt local, dû par certains contribuables pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement des métropoles et collectivités de communes en lien avec la Gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations, d'où son nom) dans le cadre des compétences récemment transférées par l'Etat, la taxe GEMAPI s'est généralisée à partir de 2018, lorsque les compétences en question sont devenues du ressort des groupements de communes). Pour l'Île-de-France (IDF) elle dégage dès cette année 3 millions d'euros.

*L'enquête publique devrait se dérouler en juin 2020 pour une durée de trois mois. Elle concernera le seul casier pilote expérimental retenu, mais appliquera les conclusions actées lors du débat public 2010-2011.*



Quelques-uns des participants à cette réunion (site Préfecture Région Ile-de-France)

**2. Le député de la 4<sup>e</sup> circonscription de Seine-et-Marne** Christian Jacob est intervenu pour préciser les « sujets annexes au projet du site pilote de la Bassée » qui lui tiennent particulièrement à cœur :

- L'électrification de la ligne SNCF Paris-Troyes : il aurait obtenu un début d'accord de principe de la Présidente de la région IDF pour une prise en charge sur deux ans.
- Le projet de continuation de la mise à grand gabarit de la Seine de Bray-sur-Seine à Nogent.

Il demande que la prochaine enquête publique qui concernera le projet du site pilote de la Bassée, soit absolument coordonnée et effectuée simultanément celle concernant la continuation de la mise à grand gabarit de la Seine.

**3. Le représentant de France Nature Environnement Seine-et-Marne (FNE 77)** est intervenu pour rappeler la position de son association.

Lors du débat public de 2010/2011,

France Nature Environnement Seine-et-Marne avait formulé des avis spécifiques très différents pour chacun des deux projets mis simultanément en débat :

### ***La Bassée***

La Bassée, est une zone humide classée d'importance nationale et une réserve naturelle depuis 2002. La nappe phréatique de cette zone constitue un des plus grands réservoirs naturels d'eau servant à l'alimentation de Paris et de sa région. Pour la Bassée, nous avons rappelé que cet aménagement était destiné à réparer des erreurs du passé qui avaient rendu la zone à aménager non inondable naturellement.

Si nous étions d'accord sur le principe de limiter l'impact des crues, nous avons cependant émis des réserves sur ce projet « La Bassée » et exigé des préalables :

- Traçabilité et contrôle des matériaux constituant les digues ;
- Protection des équilibres naturels et des espèces rares qui subsistent,
- Mesure des impacts sur l'environnement actuel et les usages locaux ...)
- Elimination du risque que des élus, des promoteurs utilisent le prétexte de la réduction du risque d'inondation pour autoriser et réaliser des constructions dans des zones répertoriées actuellement inondables.



Bassée : état actuel (site Préfecture Région Ile-de-France)

***Rappel du projet de continuation de la mise à Grand Gabarit de la Seine***



Ce projet porté par Voies Navigables de France (VNF) de la Grande Bosse, un peu en aval de Bray-sur-Seine, à Nogent-sur-Seine (Aube) : sur un tronçon de 27 km, il devrait permettre la navigation de bateaux de 2500 tonnes, trois fois plus importants que ceux qui y circulent actuellement (bateaux de 800 tonnes). Le projet prévoit de relier « sans rupture de charge » le port de Nogent-sur-Seine à la région Ile-de-France puis Rouen et Le Havre : son coût était estimé à 240 M€ à l'époque.

*Un projet d'une telle ampleur perturberait gravement les équilibres de la Bassée qui est une réserve d'eau potable essentielle pour la région. Les impacts sur les milieux naturels et la biodiversité seraient très importants, les travaux détruiraient directement une quantité significative d'écosystèmes terrestres et aquatiques (flore, faune, habitats, zones de nourrissage et de reproduction, cheminements, nature des sols ...).*

Nous étions bien conscients des avantages du transport fluvial mais les impacts environnementaux et l'aggravation des risques d'inondation pour Montereau, Melun et toute la région parisienne en cas de crue centennale, avaient conduit Nature Environnement 77 et la Fédération de Protection de la Vallée de la Seine (FAPVS) à déclarer leur opposition à ce projet de mise à grand gabarit lors du débat public de 2011.

Le représentant de France Nature Environnement 77 est intervenu pour indiquer qu'aujourd'hui encore nous contestons ce projet que nous estimons coûteux, inutile et dangereux en cas de crue centennale.

Après avoir résumé l'argumentaire qui sous-tend cette position, il a demandé au Préfet de Région de ne pas réaliser des enquêtes publiques concomitantes pour ces deux projets contradictoires.



Projet Grand gabarit (site VNF)

### **Un projet inutile**

Le trafic sur cette portion de canal est lié actuellement à l'extraction de sables et graviers ainsi que le commerce des céréales grâce aux installations industrielles situées au port de Nogent. Si l'on voit très bien l'intérêt de ce projet pour ces entreprises et surtout pour l'entreprise Soufflet (4,4 milliards d'euros de chiffre d'affaire, 7 000 salariés dont 5 200 en France qui possède les infrastructures du port de Nogent-sur-Seine, les moulins, les silos à grains, collecte et transforme les céréales,...) qui possède ou affrète les péniches de transport, la réflexion doit aussi intégrer les autres enjeux. Sur ce tronçon des bateaux de 800t circulent actuellement, et les prévisions de trafic sont très imprécises : malgré nos demandes réitérées, VNF n'a pas pu nous préciser jusqu'à aujourd'hui, combien de péniches de 2500t l'emprunteraient chaque jour. De toute façon, même mis à grand gabarit, ce canal resterait « en cul de sac » à Nogent-sur-Seine. Dans ce secteur, parallèlement à la Seine, le tronçon de voie ferrée qui était inutilisé depuis plusieurs dizaines d'années vient d'être remis en service. Les marchandises et matériaux pourraient donc y circuler à

un coût bien moindre. Cette alternative n'a pas été étudiée par VNF car VNF nous a dit « ne pas avoir de compétence en ce domaine ».

### **Un projet couteux**

Le Préfet de Région a parlé d'un cout actuel de 280 millions d'euros pour la continuation du grand gabarit jusqu'à Nogent.( Pour mémoire, le montant total des travaux de la Bassée était estimé à 600 millions d'euros.» Au final, l'enveloppe publique du projet Bassée est réduite pour des raisons budgétaires à un seul casier pilote pour un montant de 100 millions d'euros. Le stockage ponctuel de 10 millions de mètres cubes équivaldra à un gain annoncé de 8cm sur la ligne d'eau à Paris. La construction des autres casiers n'est pas envisagée pour des raisons financières). Comment comprendre et justifier alors que, si l'on n'arrive pas à mobiliser plus de 100 millions d'euros de fonds public pour la prévention des inondations, on pourrait, en même temps, mobiliser 280 millions d'euros de fonds publics pour un projet qui lui aggraverait les dégâts des inondations ?

### **Un projet dangereux en cas de crue centennale**

La continuation du canal à grand gabarit, en creusant le lit du fleuve, en rectifiant les méandres, en modifiant les berges, accélérerait l'écoulement des eaux vers Melun et Paris. Ce projet renouerait avec les erreurs du passé en rendant la zone à aménager moins inondable naturellement. En 2010, le vice-Président du Conseil Général de Seine et Marne de l'époque, Monsieur Jean Dey, comparait même ce projet à « la création d'une autoroute à inondations pour Paris ».

### **Neutralité hydraulique ?**

C'est pour compenser cet aspect problématique que les deux projets Bassée-Grand Gabarit avaient été liés lors du grand débat.

« ....au cours du débat public, une expertise hydraulique a été réalisée entre mars et septembre 2012 par trois experts indépendants... cette expertise avait pour objectif d'analyser les modélisations hydrauliques réalisées dans le cadre des projets portés par Seine Grands Lacs et VNF, leurs résultats et l'impact hydraulique du projet VNF. Les conclusions des experts indiquaient que : « ... *Le modèle hydraulique de Seine Grands lacs est pertinent pour établir la neutralité hydraulique du projet de VNF à l'aval...*»(Extrait du rapport d'expertise).

*On voit bien que le projet Grand gabarit n'était neutre pour les conséquences hydrauliques qu'en l'associant aux réductions hydrauliques entraînées par le projet Bassée : la baisse globale escomptée pour un stockage de 55 millions de m3 d'eau, représentait 60 cm de hauteur d'eau à Paris.*

*Faut-il en conclure que, si le projet La Bassée est réduit au seul casier pilote qui fait baisser le niveau de la crue à Paris de 8cm au lieu de 60cm, la réalisation concomitante du Grand gabarit entrainerait une aggravation du niveau de l'inondation de 52cm supplémentaires à Paris ?*

### **A retenir aussi des échanges qui se sont succédés**

**Le Préfet de Région** a parlé de « *deux enquêtes publiques différentes mais articulées...* ». Tout en faisant part de ses doutes et réserves envisageables sur la possibilité de réaliser les deux enquêtes publiques simultanément :

### **Les travaux envisagés sont décalés dans le temps**

**Pour la Bassée finalisation en 2023**



Le préfet a présenté les prochaines étapes du projet : l'EPTB SLG poursuit les études préalables nécessaires à l'engagement des travaux.

- La fin des études en cours et la validation du projet par la Métropole du Grand Paris et l'Établissement Public Territorial de Bassin Seine Grands Lacs (EPTB SGL) doivent intervenir courant 2019.
- L'EPTB SGL doit déposer le dossier à la Commission Mixte Inondation (CMI) en novembre 2019, pour une instruction du dossier par les services de l'État d'une durée de 5 mois.
- Une enquête publique pilotée par la préfecture de la Seine-et-Marne sera menée en juin 2020 pour une durée de 3 mois.
- La préfecture de la Seine-et-Marne entamera ensuite des procédures de déclaration d'utilité publique (DUP) et d'autorisation relative au dossier «Loi sur l'eau » qui se termineront fin 2020.
- Un délai minimum de 11 mois est prévu entre l'obtention de la DUP et l'arrêté de cessibilité et la libération des emprises du terrain sur lequel la future construction est envisagée.
- Le dossier doit ensuite passer en CMI début 2021, pour permettre les travaux préparatoires de fouilles et de défrichement dans la foulée.
- Les travaux du casier pilote de «La Bassée » démarreront en 2022 pour être finalisé fin 2023.
- 

### **La continuation du Grand gabarit, pas avant la fin de la décennie**

Le Préfet a indiqué« *que ce n'était pas envisageable avant la fin de la décennie 2020...* ». Ce qui implique un décalage de 9 à 10 ans.

### **Alors pourquoi ?**

Pourquoi :

- Se précipiter pour lancer, en même temps, une autre enquête publique pour de nouveaux travaux qui se dérouleraient dix ans après... avant même d'avoir évalué l'impact et les résultats du casier dit pilote ?
- Lancer une enquête publique sur un projet pour lequel nous ne disposons pas d'un début d'information sur le financement des 280 millions d'euros nécessaires ?

**En Seine-et-Marne, les inondations majeures du Loing, affluent de la Seine, qui se sont déroulées du 28 Mai au 7 Juin 2016 nous ont rappelés à la réalité. Elles ont entraîné le classement de 45% des communes de notre département en *Catastrophe Naturelle*. Les conséquences économiques ont été nombreuses pour les industries, les commerces, l'artisanat et l'agriculture. Ce serait pourtant sans commune mesure avec les dégâts que pourrait occasionner une crue centennale de la Seine à Paris et dans la Région Ile-de-France.**

**Yvon Dupart, administrateur et représentant de France Nature Environnement Seine-et-Marne**

**Signons, faisons signer la pétition**

proposée par FNE Seine-et-Marne

# Non à la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur Seine

**Adhésion individuelle :** [Bulletin d'adhésion individuelle ou familiale](#)

**Adhésion associative :** [Bulletin d'adhésion associative](#)

## **Votre avis nous intéresse**

Vous avez :

- un intérêt particulier, une compétence dans les domaines de la nature, de l'environnement, du développement durable ?
- une expérience, une opinion, un article à partager ?

## **Contactez-nous**

Par mail : [fne77@orange.fr](mailto:fne77@orange.fr)

Par téléphone : 01.64.71.03.78

Par courrier :

France Nature Environnement Seine-et-Marne

Mairie de Vert-Saint-Denis

2, rue Pasteur

77240 Vert-Saint-Denis

## **Consultez**

[Notre blog](#)

**FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT SEINE-ET-MARNE**





Maison forestière de Bréviande