

LA BASSEE, LE CANAL A GRAND GABARIT DES PROJETS, CONTRADICTOIRES ET D'UNE AUTRE EPOQUE, QUI NE REPONDENT PAS AUX ENJEUX DE DEMAIN AUX COUTS EXORBITANTS

Ces deux projets, conçus il y a plusieurs dizaines d'années, ne prennent pas en compte les enjeux de changement climatique et de biodiversité

De quoi s'agit-il ?

La réserve naturelle de la Bassée ...

Au nord-est de Montereau Fault-Yonne, cette plaine alluviale de 24 000 hectares,

- Représente la zone humide la plus importante d'Île-de-France (retenue parmi les zones humides d'importance nationale) ;
- Intègre depuis 2002, une réserve naturelle nationale (854 ha) avec une biodiversité exceptionnelle de 700 espèces de plantes et 650 espèces animales
- Est un système hydraulique complexe (deux nappes souterraines, des noues...) et est la plus grande réserve d'eau potable d'Île-de-France.

Au-delà des dégradations liées à l'exploitation importante des granulats depuis des décennies, la Bassée a démontré historiquement des capacités naturelles à stocker l'eau lors des crues.

... et la construction de casiers « écrêteurs de crues » sur la partie aval de la Bassée.

Pour limiter le débordement de la Seine, face aux risques d'une crue centennale, la construction de neuf casiers écrêteurs (remplissage par pompage et vidange gravitaire) a été projetée pour retarder l'onde de crue de la Seine par rapport à celle de l'Yonne.

Aujourd'hui le « casier » dit « pilote » - ne devrait-on pas écrire « expérimental » ? - de la Bassée ne produirait à terme que onze pour cent du projet initial d'écrêteur de crues (neuf casiers).

Il est affirmé que les casiers de retenue prévus (9 casiers au total) permettraient de réduire de 40 cm le niveau de la Seine. Pour l'instant, seul le premier casier « pilote » est programmé par Seine Grands Lacs et il ne permettra au mieux qu'un écrêtement de 4 à 5 cm.

La dimension considérable de ce premier casier dit « pilote » (350 ha, 8 kms de digues) de son côté va inéluctablement, dès maintenant, bouleverser les milieux humides et faire disparaître une partie importante des espaces naturels de réserve de biodiversité de la Bassée.

Pourquoi choisir :

- **Une solution artificielle plutôt qu'utiliser les capacités naturelles et historiques bien connues de la Bassée ?**

- Une solution largement insuffisante : un casier dit « pilote » sur neuf prévus initialement) ? Un site « expérimental » si la solution est la bonne ?
- De créer des dommages irréversibles à une zone humide naturelle remarquable et à sa biodiversité ?

LA MISE A GRAND GABARIT DE LA LIAISON FLUVIALE ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

Le projet de mise à grand gabarit (bateaux de 2500 tonnes) de la Seine, mené par l'établissement public « Voies Navigables de France » (VNF), va de la Grande Bosse, un peu en aval de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine, soit un tronçon de 28,5 km, en cul de sac.

Actuellement les bateaux sont limités à 650 tonnes (950 tonnes sous dérogations).

Deux secteurs d'activités sont les principaux utilisateurs : l'exploitation des granulats et l'exportation de céréales alors que des liaisons ferroviaires, sous utilisées pour le fret, existent (réseau est, réseau sud-est) et permettraient de mettre en œuvre une complémentarité entre les transports fluvial et ferroviaire.

Ce projet a été déclaré d'utilité publique en août 2022. Aucune perspective documentée du développement du trafic n'est produite.

LE BAL DES SOURDS ET DES MUETS

Malgré les prises de positions nombreuses et argumentées, mettant en cause les projets du casier « pilote » de la Bassée et de canal à grand gabarit, c'est le bal des sourds et des muets, seuls des intérêts privés motivent ces projets.

Les risques d'inondation, les impacts sur le réchauffement climatique, la biodiversité, ... allons donc ! Et puis les contribuables paieront !

CES DEUX PROJETS, NES IL Y A UNE TRENTAINE D'ANNEES SONT DATES, D'UN AUTRE TEMPS, TECHNOLOGIQUEMENT DEPASSES

- Elargir les vannes en amont pour pomper en aval, où est la logique ? Le premier projet, création des casiers, vise à ralentir la vitesse de propagation de la Seine en cas de crue alors que le second, mise à grand gabarit, l'augmentera.
Ces projets sont conduits sans mise en œuvre entre eux de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) du code de l'environnement.
- Les évolutions des formes de précipitations, sécheresse accrue et précipitations intenses plus fréquentes, connues aujourd'hui ne semblent pas prises en considération. Nous sommes loin d'une montée des eaux en une dizaine de jours comme en 1910, et pour mémoire, notre casier « pilote » sera plein en moins de 3 jours après avoir limité le flux de quelques 4% seulement. Quel enseignement en tirer ?
- Les préconisations actuelles de multiples instances préconisent les solutions naturelles d'expansion de crues (ZEC) favorables à la recharge de la ressource et au développement de la biodiversité. La Bassée est une ZEC historique, refaisons la vivre en tant que telle.
- Ces projets ne prennent pas en compte les impacts sociaux et écologiques du réchauffement climatique : énergie, eau (étiage et navigabilité), des baisses de débit plus sévères, l'assèchement des milieux humides,

la diminution des capacités de la Seine à atténuer les crues, l'accélération de la propagation de l'onde de crue) ...

DE NOMBREUSES QUESTIONS SANS REPONSE

Quel modèle technico-économique pour le canal à grand gabarit ?

Le modèle économique de Voies Navigables de France (VNF) affirmant un accroissement du transport fluvial d'ici 2060, très discuté, ne permet pas de justifier une mise à grand gabarit. VNF n'indique pas clairement le nombre de bateaux qui emprunteront le nouveau tronçon. On ne dispose pas aujourd'hui de données fondées sur les besoins en fret fluvial.

« En outre, les hypothèses de trafic et les conditions de circulation, utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences, ne justifient pas de l'existence de besoins auxquels l'aménagement actuel ne permettrait pas de répondre. »

Avis de l'Autorité Environnementale du 4 Novembre 2020.

La configuration de la voie navigable actuelle permettant la circulation de bateaux de 650 tonnes est suffisante.

Alors que le développement du fret ferroviaire est une priorité déclarée de l'état, l'alternative ferroviaire n'est pas étudiée. Il est vrai que le porteur de projet s'appelle ... VNF et pas SNCF.

Pourtant d'importants travaux ont été réalisés (rénovation de la voie Flamboin-Montereau-Fault-Yonne en 2012, électrification du réseau Paris/ Nogent-sur-Seine ou en cours /Troyes...).

Le jeu du Monopoly

Les deux maîtres d'ouvrage en présence sont des établissements publics :

- Etablissement public territorial de Bassin « Seine Grands Lacs », pour le projet des casiers de La Bassée ;
- Etablissement Public Administratif (national) « Voies Navigables de France », pour le projet Canal Grand Gabarit.

Le montant financier du projet des casiers estimé est de 114 M€ pour le premier casier « pilote », 600 M€ pour l'ensemble des 9 casiers prévus.

Le montant financier du projet de canal grand gabarit est de 343 M€, supporté uniquement par les finances publiques, pour l'intérêt des négociants et des transporteurs privés.

Dans les deux cas, la décision repose sur une gouvernance fondée sur « l'entre-soi » :

- Pour Seine Grands Lacs, un syndicat mixte uniquement constitué d'élus des grandes collectivités territoriales concernées : Ville de Paris, Métropole du Grand Paris, départements, etc.
- Pour Voies navigables de France, Un conseil d'administration de 26 membres, constitué de personnels de l'Etat et d'une seule représentante associative.

Il règne donc une certaine opacité sur les considérants qui ont amené ces deux entités publiques à s'engager financièrement à cette hauteur pour des projets critiqués.

Le caractère formel des diverses consultations publiques qui ont eu lieu (débat CNDP, enquêtes publiques), n'a pas permis de mettre en question l'enjeu financier considérable que représentent ces deux projets.

On peut légitimement s'interroger sur l'intérêt général de projets qui :

- En période de grave crise des finances publiques sont financés par les contribuables, avec des fonds publics, avec nos impôts dont ceux locaux (via le Département et la Région) ;
- Ne règlent pas, et même aggravent en l'état, les risques d'inondation pour toute la région parisienne en cas de crue centennale, avec les conséquences sur la population, l'activité économique, ...

Quels impacts écologiques ?

Les écosystèmes de la Bassée

De nombreux impacts notamment sur la Bassée, ont été présentés, par les associations, en matière de préservation de la ressource en eau, de faune, de population piscicole, de flore mais aussi la dégradation de la morphologie de la Seine sans que les problèmes évoqués n'aient obtenu de réponse.

« le CSRPN constate de nombreuses lacunes, impasses, incohérences et imprécisions sur les conséquences de ces projets sur les écosystèmes de la Bassée. »

Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, 3 Janvier 2019.

Ainsi les impacts sur les milieux naturels et la biodiversité seront très importants, les travaux détruiront directement une quantité significative d'écosystèmes terrestres et aquatiques (flore, faune, habitats, zones de nourrissage et de reproduction, cheminements, nature des sols...).

Les gaz à effets de serre

En matière de gaz à effets de serre, les arguments développés par VNF sont spécieux : le projet éviterait 27000 camions chaque année par an, moins de 100 par jour, à rapprocher des milliers de camions circulant quotidiennement dans cette zone.

Les émissions des bateaux (sans parler des métaux lourds relâchés dans la Seine), non évaluées par VNF, sont considérables en raison des carburants utilisés et les bateaux sont plus polluants que les trains.

Selon l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) : « si une tonne-kilomètre passe de la route à la voie d'eau, 50 grammes de CO2 sont économisés en moyenne ; si elle passe du rail à la voie d'eau, 32 grammes supplémentaires sont émis ». C'est donc le rail qui permet les meilleures économies de CO2.

Quels impacts sociaux ?

Des questions n'ont toujours pas de réponse :

- Combien de suppressions d'emplois directs (batellerie artisanale) et indirects ?
- Quel est l'avenir du port de de Bray/Seine ?
- Quelles conséquences pour le tourisme, l'attractivité écotouristique de la Bassée ?

Quelle démocratie ?

En raison de la pandémie lors de l'enquête publique, il n'y pas eu de débat public concernant ce grand projet inutile du casier « pilote » de la Bassée... à l'intérêt général pour la collectivité ni démontré ni démontrable... coûteux uniquement pour le contribuable.

Des structures comme VNF et Seine Grands Lacs aux fonctionnements opaques, financés par des fonds publics ne permettent pas l'expression du débat citoyen dans la transparence.

Le débat sur la mise en œuvre d'autres projets est possible en :

- S'appuyant sur les infrastructures existantes et le développement intensif du transport de matières par fret ferroviaire ;
- S'inscrivant exclusivement dans l'intérêt général.

« N'appelle pas deux fois celui qui ne veut pas t'entendre »

(Proverbe corse)

Il faut maintenant une mobilisation générale face au refus des collectivités territoriales et des établissements publics maîtres d'ouvrage de discuter de ces deux grands projets inutiles, coûteux et obsolètes.

Nous poursuivons l'action juridique engagée

Casiers de la Bassée

Des recours ont été déposés en 2021 en première instance auprès du Tribunal administratif de Melun, par FNE Île-de-France et FNE Seine-et-Marne ainsi que l'association locale « A l'eau Bassée ». Ils contestaient la Déclaration d'Utilité Publique et l'Autorisation environnementale accordées par le Préfet au projet de casier « pilote ».

Ces recours n'étant pas suspensifs, les premiers travaux d'aménagement du casier « pilote » ont débuté le 13 octobre 2022, en présence du Ministre de la transition écologique.

Les entreprises engagées dans ces travaux n'ont pas respecté les prescriptions fixées par les arrêtés préfectoraux, ces manquements ont été signalés par FNE Seine-et-Marne à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports (DRIEAT) par courrier en mai 2023, sans réponse à ce jour.

Entre-temps, les recours déposés en 2021 ont été rejetés en bloc en avril 2023 par le Tribunal administratif de Melun. En conséquence, FNE Île-de-France et FNE Seine-et-Marne ont déposé en juillet 2023 deux nouveaux recours en appel auprès de la Cour d'Appel Administrative de Paris.

Canal Grand Gabarit

Lors du débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en 2011, FNE Seine-et-Marne et d'autres associations ont exprimé leur opposition à ce projet d'extension. A cette époque, la

Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) avait présenté des réserves importantes sur ce projet.

Lors de l'enquête publique de 2021 concernant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de ce projet, FNE Seine-et-Marne, l'Association des Naturalistes de la Vallée du Loing (ANVL) ont signifié par écrit leur opposition à cette extension.

Une nouvelle enquête publique sur les conditions de réalisation de ce projet de canal grand gabarit est prévue début 2024.

De son côté, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) d'Île de France, instance d'experts, placée auprès du Préfet de région et de la Présidente du Conseil Régional, a exprimé son opposition à ces deux projets dès 2019.

On constate donc une surdité générale néfaste, de la part des décideurs publics à l'initiative de ces deux projets écocides.

S'il est donc nécessaire de poursuivre l'action juridique et l'intervention dans les enquêtes publiques réglementaires, seule une mobilisation citoyenne large permettra de s'opposer avec succès à cet aveuglement politico-administratif.

Nous demandons

- L'arrêt des travaux d'aménagement du casier « pilote » jusqu'au jugement des recours déposés ;
- L'abandon de la mise au grand gabarit de la Seine, de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine, à l'avantage du transport de matières par voie ferroviaire, via la ligne nouvellement électrifiée ;
- La mise en œuvre, à partir d'expertises indépendantes, de solutions alternatives dans la transparence totale associant tous les acteurs ;

Et aussi

- La mise en place d'une étude de grande ampleur sur les extensions de zones naturelles d'expansion des crues sur tout le bassin versant ;
 - L'arrêt immédiat et complet des autorisations de permis de construire encore délivrées dans des zones inondables ;
 - La désartificialisation des abords de la Seine et de ses affluents.
-
- *Nous appelons à une mobilisation citoyenne, les riverains, les habitants, les associations, les élus d'Île-de-France à se mobiliser pour stopper le saccage de La Bassée et le projet dangereux de canal Grand Gabarit.*

PROCHAIN RENDEZ-VOUS SUR PLACE !